

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

Complemento das Memórias
de 1983 a 1991

VOLUMES XII A XX

LISBOA — 1993 a 1991

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

Complemento das Memórias
de 1983 a 1991

VOLUME XII A XX

LISBOA — 1983 a 1991

ÍNDICE

ÍNDICE	VII
CARGOS ESTATUTÁRIOS 1983 A 1991	VIII
NOTA EXPLICATIVA	XI

ANEXOS

A - PORTARIAS DE CRIAÇÃO DOS PRÉMIOS:	
PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES	XIII
PRÉMIO TEIXEIRA DA MOTA	XV
TRABALHOS PREMIADOS E SEUS AUTORES	XVI
B - 1.ª EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS «O MAR E OS MOTIVOS MARÍTIMOS»	XVII
C - ASSEMBLEIA DOS ACADÉMICOS ADMISSÃO NOVOS MEM- BROS. ELEIÇÃO DE MEMBROS EFECTIVOS	XIX
D - ÍNDICE DOS TEXTOS POR ORDEM CRONOLÓGICA DAS SES- SÕES, COM INDICAÇÃO DE AUTORES E TÍTULOS.	XXIII

CARGOS ESTATUTARIOS DA ACADEMIA DE MARINHA
1983 a 1991

1983-84

Presidente:

Prof. Eng. *Eduardo Romano Arantes e Oliveira*

Vice-Presidente e Presidente da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque*

Vice Presidente e Presidente da Secção de Artes Letras e Ciências:

Contra-Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral d'Oliveira*

Secretário Geral:

Comandante *Gabriel Lobo Fialho*

Secretário da Secção de História Marítima:

Dr. *João da Gama Pimentel Barata*

Secretário da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *António Sérgio Pereira Cardoso*

1985-86

Presidente:

Prof. Eng. *Eduardo Romano de Arantes e Oliveira* (até Nov. de 85)

Contra-Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira* (desde Nov. de 85)

Vice Presidente e Presidente da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque*

Vice Presidente e Presidente da Secção de Artes Letras e Ciências:

Contra-Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral d'Oliveira*

Secretário Geral:

Comandante *Gabriel Lobo Fialho*

Secretário da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Artur Teodoro de Matos*

Secretário da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *António Sérgio Pereira Cardoso*

1987-88

Presidente:

Contra-Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira*

Vice Presidente e Presidente da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque*

Vice Presidente e Presidente da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *Joaquim Baptista Viegas Soeiro de Brito*

Secretário Geral:

Comandante *Gabriel Lobo Fialho*

Secretário da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Artur Teodoro de Matos*

Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco* (desde 3 de Setembro de 1987)

Secretário da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *António Sérgio Pereira Cardoso*

1989-90

Presidente:

Contra Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira*

Vice Presidente e Presidente da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque*

Vice Presidente e Presidente da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *Joaquim Baptista Viegas Soeiro de Brito*

Secretário Geral:

Comandante *Gabriel Lobo Fialho*

Secretário da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco*

Secretário da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *António Sérgio Pereira Cardoso*

1991

Presidente:

Contra Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira*

Vice Presidente e Presidente da Secção de História Marítima:

Prof. Dr. *Luís Guilherme Mendonça de Albuquerque*

Vice Presidente e Presidente da Secção de Artes Letras e Ciências:

Prof. Eng. *Fernando Vasco Costa*

Secretário Geral:

Eng. *José C. Gonçalves Viana*

Secretário da Secção de História Marítima:

Dr. *Francisco Rogado Contente Domingues*

Secretário da Secção de Artes Letras e Ciências:

Comandante *António Sérgio Pereira Cardoso*

Nota explicativa

Na actividade académica tem havido acontecimentos, comemorações e homenagens que merecendo referência, não estão registados nas «Memórias» da Academia por falta dos textos.

Para colmatar esta lacuna diligenciou-se a sua obtenção; com o que se conseguiu (Anexo D), organizou-se a presente compilação, que constitui uma «Memória» complementar das publicadas entre 1983 e 1991.

O período em apreço foi muito rico na vida da Academia pelas iniciativas, diversificação e significado das actividades:

- Em 1985, instituíram-se os prémios literários «Almirante Sarmiento Rodrigues» e «Almirante Teixeira da Mota» a atribuir em anos alternados.

O objectivo desta iniciativa foi homenagear dois vultos que estão na génese da Academia de Marinha, dando continuidade à sua acção, *dinamizando a pesquisa, investigação científica nas áreas das ciências ligadas ao mar e à Marinha, e a historia da expansão Portuguesa em África.*

As portarias que criaram os prémios, e os galardoados nos anos a que se reporta esta «Memória», constam no Anexo A;

- Em 1986 a Academia de Marinha, foi dotada com instalações próprias, abrindo novas perspectivas às suas actividades;
- Em 1987, a Academia iniciou as Comemorações do V Centenário dos Descobrimentos Portugueses em Vila do Conde, com o lançamento à água da réplica duma caravela, semelhante à utilizada por Bartolomeu Dias (de quem herdou o nome) quando dobrou o Cabo da Boa Esperança.

Pelo seu significado, foi o ponto mais alto das Comemorações, talvez a nível nacional, e nela se incluiu uma sessão solene na Câmara Municipal.

- A Academia deslocou-se em Maio de 1987 à Covilhã, a convite da Câmara Municipal, onde organizou uma sessão solene, para comemorar o V Centenário de viagem de Pero da Covilhã.
- Em 1988, em comemoração dos 10 anos da Academia de Marinha, foi cunhada uma medalha que evoca o 5.º Centenário da viagem de Bartolomeu Dias.

- Em 25 de Outubro de 1990 organizou-se uma sessão solene para homenagear, postumamente, os dois primeiros presidentes da Academia.

Foi descerrado no átrio que antecede as instalações da Academia de Marinha, o busto do 1.º Presidente V/Alm. Manuel Maria Sarmiento Rodrigues (1969-1979) e no gabinete do Presidente, a sua fotografia e do V/Alm. Avelino Teixeira da Mota (1979-1982) que lhe sucedeu na presidência da Academia.

- Em 1991 realizou-se a 1.ª Exposição de Artes Plásticas «O MAR e os Motivos Marítimos» organizada pela Academia, que contou com um numero significativo de adesões.

Esta actividade só foi possível graças ao apoio de patrocinadores.

Os premiados e as menções honrosas atribuídas neste 1.º certame constam no anexo B.

- Recorrendo ao mecenato e no âmbito das Comemorações do V Centenário dos Descobrimentos Portugueses, a Academia deu inicio a um programa editorial em que se procura divulgar as obras náuticas portuguesas, mais significativas, reproduzindo-as em *fac-simile*, com transcrição em português e tradução para inglês.

A série começou com um livro de construção naval: a obra monumental de Manuel Fernandes (Séc. XVI) «LIVRO DE TRAÇAS DE CARPINTARIA».

O lançamento da reedição do «LIVRO DA FÁBRICA DAS NAUS» do Padre Fernando de Oliveira (Séc. XVI) teve como cenário Viana do Castelo, onde estão os estaleiros que patrocinaram a obra, e em cuja Câmara Municipal decorreram as Sessões Culturais organizada pela Academia.

Considerando-se de interesse o conhecimento dos membros admitidos na Academia, (eleitos na Assembleia dos Académicos) entre 1983 e 1991 fornece-se a sua relação, e dos que passaram a efectivos no mesmo período. (Anexo C)

Anexo A

PORTARIAS DE CRIAÇÃO DOS PRÉMIOS: ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES E TEIXEIRA DA MOTA

Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues

(Portaria n.º 801/85 de 24 de Outubro)

Considerando que a dinamização da pesquisa, da investigação científica e do estudo da história das actividades marítimas dos Portugueses é um objectivo do mais alto interesse e significado para a Nação;

Considerando que o vice-almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, falecido em 1 de Agosto de 1979, é já hoje um vulto histórico notável, pelos altos serviços prestados á marinha e ao País, tendo-se destacado nos elevados cargos que exerceu e na promoção e incentivo do estudo de assuntos respeitantes á marinha e aos países de língua portuguesa, de acordo com uma perspectiva sublimadora do universalismo lusítada;

Cumprindo à Academia de Marinha, nos termos do seu Regulamento, aprovado pela Portaria n.º 954/83, de 31 de Outubro, impulsionar o estudo e a investigação das matérias referidas e sendo, também, seu dever institucional perpetuar a memória daquele ilustre oficial da Armada e académico, a quem se deve, aliás, a iniciativa da fundação da Academia de Marinha, de que foi o primeiro Presidente;

Tendo em atenção o disposto no n.º 1 do artigo 44.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro de Defesa Nacional, aprovar o seguinte:

- 1.º É instituído o Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, no âmbito de países e comunidades de língua ou cultura-portuguesas, conferido pela Academia de Marinha, com os objectivos e nas condições definidos neste diploma.
- 2.º O referido Prémio destina-se a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das actividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono.

- 3.º O Prémio será atribuído em anos alternados e destina-se a galardoar cidadãos nacionais e de países ou comunidades de língua ou cultura portuguesas que, em concurso próprio, apresentem trabalhos nas áreas referidas, com mérito absoluto e relativo reconhecido pela Academia de Marinha.
- 4.º O regulamento do concurso e de atribuição do Prémio será elaborado pela Academia de Marinha, que nele estabelecerá as condições processuais do concurso e definirá a composição do júri, bem como as normas de apreciação e classificação dos trabalhos.
- 5.º O Prémio será constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 100 000\$00, sendo os encargos da sua atribuição suportados por verba inscrita no orçamento da Academia de Marinha.

Ministério da Defesa Nacional.

Assinada em 10 de Outubro de 1985.

O Ministro da Defesa Nacional, Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete.

Prémio Almirante Teixeira da Mota

(Portaria n.º 806/85 de 26 Outubro)

Considerando que se afigura de alto interesse para o País o incentivo e impulsionamento da pesquisa e da investigação científica nas áreas das ciências ligadas ao mar e à marinha e do estudo da história da expansão portuguesa em África;

Considerando que o vice-almirante AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, falecido em 1 de Abril de 1982, foi um insigne oficial da Armada devotado investigador da história e ciências marítimas, tendo prestado altos serviços à marinha e à Nação e alcançado visível notoriedade além-fronteiras nos referidos campos de investigação designadamente nas áreas de navegação, cartografia e etnografia;

Cumprindo à Academia de Marinha, nos termos do seu Regulamento, aprovado pela Portaria n.º 954/83, de 31 de Outubro, contribuir para a investigação das matérias referidas e sendo também seu dever institucional consagrar a memória daquele ilustre oficial da Armada e académico, que muito contribuiu ainda para o prestígio da Academia, de que foi presidente;

Tendo em atenção o disposto no n.º 1 do artigo 44.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro:

Manda o Governo da República Portuguesa, Pelo Ministro da Defesa Nacional, aprovar o seguinte:

- 1.º É instituído o Prémio Almirante Teixeira da Mota, de âmbito internacional, atribuído pela Academia de Marinha, com os objectivos e nas condições definidos neste diploma.
- 2.º O referido Prémio destina-se a incentivar e a dinamizar a pesquisa e a investigação científica nas áreas das artes, letras e ciências ligadas ao mar e às marinhas e ainda o estudo da história da expansão portuguesa em África, honrando, assim, a memória do seu patrono.
- 3.º O Prémio será atribuído em anos alternados e destina-se a galardoar cidadãos nacionais e estrangeiros que, em concurso próprio, apresentem trabalhos nas áreas referidas, com mérito absoluto e relativo reconhecido pela Academia de Marinha.
- 4.º O regulamento do concurso e de atribuição do Prémio será elaborado pela Academia de Marinha, que nele estabelecerá as condições processuais do concurso e definirá a constituição do júri, bem como as normas de apreciação e classificação dos trabalhos.
- 5.º O Prémio será constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 100 000\$00, sendo os encargos da sua atribuição suportados por verba inscrita no orçamento da Academia de Marinha.

TRABALHOS PREMIADOS E SEUS AUTORES

PRÉMIO ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA

1988

COR. ROLANDO A. LAGUARDA TRIAS
Pilotos Portugueses en el Rio dela Plata durante o Séc. XVI

1991

ENG. RICHARD ALAN BARKER
Carrening: Art & Anecdote

PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES

1989

* COR. NUNO VALDEZ DOS SANTOS
Apontamentos para a história da Marinha na Época da Restauração

* COMTE ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS
O Dique da Ribeira das Naus

* Prémio atribuído ex-aequo.

Anexo B

PRÉMIOS E DIPLOMAS ATRIBUÍDOS PELA ACADEMIA DE MARINHA NA 1.ª EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS «O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS»

1991

PINTURA

1.º Prémio	PORTO DE PORTIMÃO	Correia Pinto
2.º Prémio	ESTALEIRO	Luís Alberto
1.ª Menção Honrosa	BARCOS NO CAIS	Reys Santos
2.ª Menção Honrosa	PONTO DE ENCONTRO	Rui Azevedo

ESCULTURA

1.º Prémio	ONDA	João Fragoso
1.ª Menção Honrosa	MAR PORTUGUÊS	José Núncio
2.ª Menção Honrosa	ONDA E VELAS	Domingues Soares Branco

BANDA DESENHADA

1.º Prémio	CAMÕES	Carlos Alberto Santos
1.ª Menção Honrosa	PAULO ZARCO	Victor Mesquita

Anexo C

ASSEMBLEIA DOS ACADÉMICOS

I – ADMISSÕES

1984

25 JAN

CORRESPONDENTES

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

ANTÓNIO ESTÁCIO DOS REIS
FERNANDO MARIA MANZANARES ABECASSIS
JOSÉ CARLOS GONÇALVES VIANA
JOSÉ NOGUEIRA RODRIGUES BRANCO
JOSÉ RODRIGUES DOS SANTOS
MANUEL EDUARDO LEAL VILARINHO

HISTÓRIA MARÍTIMA

ARTUR TEODORO DE MATOS
FRANCISCO ROGADO CONTENTE DOMINGUES
HENRIQUE ALEXANDRE DA FONSECA
JOSÉ VASCONCELOS CARNEIRO E MENEZES
LUÍS ANTÓNIO OLIVEIRA RAMOS
LUÍS FILIPE SOUSA BARRETO
NUNO VALDEZ DOS SANTOS

EFFECTIVOS

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

EDUARDO MARTINS BAIRRADA

HISTÓRIA MARÍTIMA

JOÃO DA GAMA PIMENTEL BARATA

17 OUT

CORRESPONDENTES

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

ANTÓNIO EGÍDIO DE SOUSA LEITÃO

HISTÓRIA MARÍTIMA

VASCO SANTOS VIEGAS

EFFECTIVOS

HISTÓRIA MARÍTIMA

JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO
JORGES BORGES DE MACEDO

ASSEMBLEIA DOS ACADÉMICOS

II – MEMBROS CORRESPONDENTES ELEITOS EFECTIVOS

1984

17 OUT

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

ANTÓNIO LUCIANO ESTACIO DOS REIS
MANUEL EDUARDO LEAL VILARINHO

HISTÓRIA MARÍTIMA

ARTUR TEODORO DE MATOS
HENRIQUE ALEXANDRE DA FONSECA
LUÍS ANTÓNIO DE OLIVEIRA RAMOS
NUNO VALDEZ DOS SANTOS

I – ADMISSÕES

1985

15 MAI

CORRESPONDENTES

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

MANUEL LEITÃO
MANUEL PRIMO DE LIMPO

HISTÓRIA MARÍTIMA

PEDRO FRAGOSO DE MATOS

ASSOCIADO

HISTÓRIA MARÍTIMA

KENNETH GORDON MC INTYRE — AUSTRÁLIA

ASSEMBLEIA DOS ACADÉMICOS

I – ADMISSÕES

1988

11 MAI

CORRESPONDENTES

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

JOSÉ ALBERTO DE ALMEIDA COSTA
LUÍS CALDAS SALDANHA
RAQUEL SOEIRO DE BRITO
RAUL DE SOUSA MACHADO

HISTÓRIA MARÍTIMA

ALTINO MAGALHÃES GOMES
ANA MARIA PEREIRA FERREIRA
ARMANDO DA SILVA SATURNINO MONTEIRO
FERNANDO ALBERTO GOMES PEDROSA
INÁCIO JOSÉ GUERREIRO
JOSÉ ANTÓNIO RODRIGUES PEREIRA
MARIA AUGUSTA DE ABREU LIMA CRUZ

EFFECTIVOS

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

GEORGE AGOSTINHO DA SILVA

HISTÓRIA MARÍTIMA

HENRIQUE AFONSO DA SILVA HORTA

ASSOCIADOS

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

FRANÇOIS BELLEC — FRANÇA
RICHARD ALLAN BARKER — REINO UNIDO
RICHARD HAROLD GREEN WOOD — REINO UNIDO

HISTÓRIA MARÍTIMA

BRIAN R. STUCKENBERG — RSA
JOHN DE COURCY IRELAND — IRLANDA
GENEVIÉVE BOUCHON — FRANÇA
SANJAY SUBRAHMANYAM — UNIÃO INDIANA

ASSEMBLEIA DOS ACADÉMICOS

I - ADMISSÕES

1989

17 OUT

EFFECTIVO

HISTÓRIA MARITIMA

BENJAMIM ANTÓNIO VIDEIRA PIRES

ASSOCIADOS

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

ALAN NEALE STIMSON — INGLATERRA

HISTÓRIA MARITIMA

DAVID W. WATERS — INGLATERRA

I - ADMISSÕES

1990

7 NOV

CORRESPONDENTES

ARTES LETRAS E CIÊNCIAS

CARLOS ROGENMOSER LOURENÇO

HISTÓRIA MARITIMA

HUMBERTO CARLOS BAQUERO MORENO
JOÃO MANUEL VERDASCA DA ROCHA PINTO
JOSÉ HERMANO SARAIVA

ASSOCIADOS

HISTÓRIA MARITIMA

FEDERIC MAURO — FRANÇA

Anexo D

ÍNDICE DOS TEXTOS

(por ordem cronológica da comunicações)

- 1983** 21 FEV – NUNO VALDEZ DOS SANTOS – Setecentos Anos de Estudos Navais em Portugal
- 1985** 28 FEV – FERNANDO CASTELO BRANCO – Horas Culminantes da História Nacional na praia do Restelo
- 1986** 7 MAI – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA, OCTAVIO LIXA FILGUEIRA, F. CONTENTE DOMINGUES – Sessão de homenagem à memória de João da Gama Pimentel Barata*
- 26 JUN – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA, JORGE BORGES DE MACEDO – Sessão Inaugural de Sede da Academia de Marinha**
- 1987** 29 JAN – RAQUEL SOEIRO DE BRITO – As Ilhas do Atlântico e os Descobrimento Portugueses
- 24 ABR – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA – Cerimónia de Assinatura do Protocolo para edição em *fac-Simile* do «Livro de Traças de Carpintaria» de Manuel Fernandes
- 7 MAI – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA – Comemorações do V Centenário da Viagem de Pêro da Covilhã
- 17 JUL – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA, OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS – Comemorações do V Centenário da Passagem do Cabo da Boa Esperança – Lançamento à água da caravela «Bartolomeu Dias»
- 1988** 6 JAN – FERNANDO CASTELO BRANCO – O Significado das Viagens de Bartolomeu Dias e Vasco da Gama
- 18 OUT – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA – Academia de Marinha – 10.º Aniversário Grupo de História Marítima- 20.º Aniversário
- 1990** 17 ABR – E. H. SERRA BRANDÃO – Portugal e a Evolução dos Descobrimentos no Leste Europeu

* A 1.ª edição desta separata intitulava-se “Problemas e perspectivas da Arqueologia Naval Portuguesa dos Sécs. XV-XVII: A obra de João da Gama Pimentel Barata encontra-se publicada nas Memórias 1986.

** A separata correspondente a esta sessão foi impressa depois da publicação das Memórias – 1986, sem que se pensasse ainda imprimir o presente «complemento».

- 25 OUT – ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA, LUIS DE ALBUQUERQUE, INÁCIO GUERREIRO, MALHEIRO DO VALE, ALBERTO IRIA – Sessão de homenagem à memória dos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota
- 11 DEZ – FERNANDO ABECASSIS – Aspectos Recentes da Presença da Técnica Costeira e Portuária Portuguesa do Mundo
- 30 DEZ – GUILHERME CONCEIÇÃO E SILVA – A Academia de Marinha e o Instituto Hispano Luso Americano de Direito Marítimo (IHLADM). (breve referência)
- 1991**
- 10 FEV – E. H. SERRA BRANDÃO – Portugal e a Europa um Ano Depois
- 13 MAI – FERNANDO CASTELO BRANCO – A Marinha e a Guerra Civil entre D. Pedro e D. Miguel
- 6 JUN – Mar e os Motivos Marítimos – 1.ª Exposição de Artes Plásticas
- 19 JUN – VASCO VIEGAS – O Tratado de Aliança Defensiva entre Portugal, Inglaterra e Holanda de 1703
- 22-23 JUL – CARLOS BRANCO MORAIS, ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA, A.M. DUARTE SILVA, F. CONTENTE DOMINGUES, ANTÓNIO MATOS REIS, OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS, M.AUGUSTA LIMA CRUZ – Sessões Culturais em Viana dos Castelo
- 28 NOV – MAX JUSTO GUEDES – Reflexos Cartográficos da Expansão Portuguesa no Brasil até ao Tratado de Madrid
-

ACADEMIA DE MARINHA

Setecentos Anos
de Estudos Navais
em Portugal

POR
NUNO VALDEZ DOS SANTOS

LISBOA — 1985

Setecentos Anos de Estudos Navais em Portugal

*Comunicação apresentada pelo Coronel Nuno Valdez
dos Santos à Academia de Marinha em 21 de
Fevereiro de 1982.*

«**M**ARAVILHOSAS cousas som os feitos do mar, e assinadamente aqueles, que fazem os homeões em maneira d'andar sobre el per mestriae arte ...»

Assim começou o Rei D. Dinis o seu «Regimento do Almirante, e do que pertence ao seo officio», frisando que «todos aquellos, que sob o seu poderio forem, devem-se trabalhar de quatro cousas», a primeira das quais serem «sabedores de conhecer o mar, e os ventos».

Segundo este Regimento ¹, os almirantes, além da obrigatoriedade de possuírem vários conhecimentos marítimos deviam, ainda, «teer sempre vinte homeões ... sabedores do mar», para poderem desempenhar funções de chefia a bordo dos navios.

Possivelmente foram estas as primeiras medidas legislativas para o ensino da arte naval no nosso país que, até então, era transmitida de pais para filhos nas rudes fainas da pesca, nas barcas de comércio que, em longos percursos de cabotagem, mercadejavam com os distantes portos da Flandres e de Inglaterra ou nas galés reais, sempre em constantes lutas com piratas mouros ².

¹ Este Regimento, que se supõe ter sido escrito em 1317, encontra-se transcrito, na íntegra, no Livro I, título 54 das *Ordenações do senhor Rey D. Affonso V.* Na edição da Universidade de Coimbra, ano de 1782, compreende as pp. 319 a 328.

² «Acenheiro diz vagamente que D. Diniz sempre teve guerra por mar com os mouros, sem citar contudo qualquer combate», Comandante Tancredo de Moraes in: *Hist. da Marinha Portuguesa*, p. 156.

O «Regimento do Almirante» manteve-se em vigor por mais de uma centena de anos, pois D. Afonso V o «mandou guardar» nas suas Ordenações³ levando-nos, assim, a admitir que durante esse tempo tivesse existido uma rudimentar escola⁴ para ensinamento das «maravilhosas cousas do mar» aos homens que seriam os capitães e mestres dos navios.

Em todos os feitos da marinha medieval portuguesa, cujo eco chegou até nós⁵, verifica-se que havia, por parte de almirantes, alcaides de galés e arrais, conhecimentos comuns de certos princípios básicos para «correrem os mares, epelejem, e saberem do mar», o que permitia uma coesão de disciplina e determinação de objectivo em frotas, por vezes com muitas dezenas de velas.

Mal se tinha encerrado o episódio de Ceuta, marco fundamental da nossa história, logo o Infante D. Henrique se instalou em Sagres, ávido de desvendar os mistérios do Oceano e de mandar os seus navios além-mar. Conforme palavras de João de Barros o Infante... «mãdou vir da jlha de Malhórca hũ mestre Jacóme, hómẽ muy docto na árte de navegar, que fazia cártas & instrumentos: o qual lhe custou muyto polo trazer a este reino pera ensinar sua sciência aos officiaes portugueses daquelle mister»⁶. A lenda acrescenta que D. Henrique mandou construir na ponta do promontório de Sagres «... um paço, uma capela, um gabinete para estudo e um observatório, o mais antigo de Portugal».

Nada prova que assim tenha sucedido.

Sem dúvida o mestre Jacóme e os visitantes ocasionais de Sagres, todos interessados e ligados às coisas do mar, dariam à pequena corte do Infante D. Henrique um ambiente científico onde rudimentos de navegação, conhecimentos marítimos e descrições de viagens, eram temas favoritos. Mas «Sagres» nunca teria sido a «Escola» que a lenda e a tradição criaram.

Como o saudoso Almirante Teixeira da Mota frisou «... é preciso

³ Foram publicadas em 17 de Julho de 1446.

⁴ Os embaixadores de Portugal que no ano de 1341 foram enviados ao Papa Benedito XII, informaram este que D. Afonso IV «tinha augmentado a armada, e de tal modo havia feito exercitar a sua gente na marinagem, que nenhuma nação lhe levava vantagem na pericia nautica», vidê: *Obras Completas do Cardeal Saraiva*, Tomo V, p. 371.

⁵ «São pouquíssimos os documentos originais relativos à nossa marinha e ao período da primeira dinastia que chegaram até nós, absolutamente insuficientes para darem ligeira ideia sequer do que seria a marinha d'esses tempos afastados», Comandante Tancredo de Moraes, *ob. cit.* p. 46.

⁶ In: *Ásia*, Livro I, cap. XVI.

apontar que não houve Escola de Sagres mas, como expressão simbólica, não pode ser posta de lado de ânimo leve»⁷.

Embora raramente lembradas as cadeiras de «Aresmética (aritmética), Geometria e Astrologia», que o Infante D. Henrique mandou, em 1431, ministrar na Universidade de Lisboa, tiveram uma importância enorme na formação dos navegadores de então. No dizer⁸ de Moreira de Sá «... esta ampliação é deveras notável, pois através dela ficou a Universidade apta a ensinar as matérias que mais importava conhecer aos futuros navegadores e mareantes. Ensinavam-se os princípios matemáticos e astronómicos indispensáveis a todo aquele que tivesse de ‘pesar o sol’ ou ‘tomar o ponto’ a bordo. A designação de Astrologia dada a uma nova cadeira não deve iludir o leitor, pois mesmo que ainda tivesse algo de práticas judiciais, convém não esquecer que mesmo assim havia que saber observar os astros ver a sua posição relativa, em suma, lidar com o astrolábio».

Fosse como fosse os navios do Infante começaram, ainda no primeiro quartel do Século XV, a era dos descobrimentos. Porto Santo e Madeira são descobertas; seguem-se os Açores; os Cabos Não e Bojador são dobrados e, quando em 13 de Novembro de 1460 morreu o Infante D. Henrique, as quilhas dos seus barcos já tinham sulcado as águas do Golfo da Guiné.

Duma maneira geral os mestres e pilotos mais letrados — alguns, como Gil Eanes, foram «escolares da Universidade de Lisboa»⁹ — coligiam em pequenos cadernos as «ensinanças» das suas viagens e os elementos que tinham obtido através de uma longa experiência. Esses cadernos, com preciosos dados referentes à arte do pilotar, passavam de pais para filhos, corriam entre os mareantes e eram lidos por cosmógrafos e homens cultos da época que compilavam as partes mais importantes, como as regras para o cálculo das latitudes, as observações da Polar ou das estrelas mais

⁷ Consultem-se, no número especial dos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1960, os estudos do então Capitão-Tenente Avelino Teixeira da Mota e do Contra-Almirante Júlio F. Guillen, intitulados, respectivamente: «A Escola de Sagres» e «En torno á la Escuela de Sagres». Consulte-se, também, «Astronomia Marítima» do Almirante Gago Coutinho e «Arte de navegar no Mediterrâneo nos Séculos XIII-XVII e a criação da Navegação Astronómica no Atlântico e Índico» do Almirante Teixeira da Mota, publicados nos *Anais do Clube Militar Naval* em 1956 e 1957.

Vidé: *Portugalidade — Biografia duma Nação* de Domingos Mascarenhas, cap. IV, p. 73 a 101.

⁸ In: *O Infante D. Henrique e a Universidade*, p. 67.

⁹ Facto revelado por Jaime Cortesão e citado pelo Almirante Teixeira da Mota em *A Escola de Sagres*.

notáveis, o «Regimento da hora nocturna» ou então, o estudo das marés e de correntes marítimas ou quaisquer outros fenómenos físicos ¹⁰.

Nasceram, assim, os chamados «Livros de Marinharia, Roteiros, Guias ou Regimentos» que proporcionavam aos estudiosos dos finais do Século XV, todos os ensinamentos náuticos então conhecidos e serviram aos nossos navegadores para serem «sabedores das cousas do mar».

Possivelmente a política de sigilo de D. João II ¹¹ refreou a divulgação daqueles cadernos e, até é muito provável que o seu conhecimento só fosse permitido a um número de pilotos muito restrito e que o ensino de navegação, controlado pelo rei, fosse feito na «Junta dos Matemáticos ou dos Astrónomos» e, unicamente, a «algumas pessoas».

É o que se pode deduzir de um requerimento que se encontra na Torre do Tombo, assinado pelo piloto Pero Anes e que, descoberto há anos por Frazão de Vasconcelos, foi considerado de especial importância para a história da marinharia dos Descobrimentos ¹².

Até à descoberta do Cabo de Boa Esperança a chefia dos navios portugueses estava confiada ao piloto que era, simultaneamente, o chefe e o navegador. Porém cedo se reconheceu a necessidade de haver um capitão «que fosse o verdadeiro chefe militar, com poder absoluto sobre toda a equipagem», um piloto que, com os seus conhecimentos especiais de arte de navegar, seria o responsável pelo «marcar e manter rumos» e, por último, um mestre, que teria a seu cargo a manobra do navio. Desta maneira diferenciaram-se, a bordo, três distintas classes de «oficiais»: a dos capitães, a dos pilotos e a da mestrança ¹³.

¹⁰ «... nas cartas marítimas de que usavam os pilotos e os capitães de navios, e que iam passando de uns para os outros, iam-se marcando, do modo que se podia, as terras que de novo se descobriam», in: *Hist. e Memórias da Academia Real de Ciências*, Tomo XI, p. 2.^a, pp. 214-215.

«A análise do contexto do *Livro de Marinharia* de André Pires mostra que ele se formou aglutinando regimentos, parágrafos e fragmentos de várias proveniências, devendo a compilação datar do segundo quartel do século xvii», Prof. Dr. Luís de Albuquerque in *O Livro de Marinharia* de André Pires.

¹¹ Para um melhor esclarecimento consulte-se *A Política de Sigilo nos Descobrimentos* de Jaime Cortesão.

¹² Este requerimento encontra-se transcrito a p. 99 do trabalho do Prof. Dr. Luís Mendonça de Albuquerque intitulado: *O Livro de Marinharia* de André Pires. Este estudo, de uma extraordinário interesse, deve ser consultado para um melhor compreensão do referido documento, dado as várias anotações apresentadas pelo seu autor.

¹³ A expedição de exploração à costa de África, chefiada por Bartolomeu Dias, que em 1488 ultrapassou o Cabo de Boa Esperança, é um exemplo da distinção de classes dos «oficiais de mar»: Um navio era capitaneado por Bartolomeu Dias, tendo como

Os primeiros, oriundos de famílias fidalgas, normalmente não possuíam grandes conhecimentos náuticos; os segundos eram, em regra, filhos de pilotos tendo aprendido com seus pais a «arte» que exerciam e, por último, os mestres que não passavam de antigos pescadores ou simples homens do mar com longos anos de prática e de experiência.

Mas isto não quer dizer que muitos capitães não soubessem, perfeitamente, desempenhar as funções de piloto e mestre. Poder-se-iam apontar, como exemplos Bartolomeu Dias, Vasco da Gama ¹⁴, D. Francisco de Almeida ¹⁵, Afonso de Albuquerque ¹⁶, Diogo Lopes Sequeira, D. João de Castro ¹⁷ e Duarte Pacheco Pereira ¹⁸.

Onde teriam estes fidalgos aprendido os seus grandes conhecimentos náuticos?

Teria Vasco da Gama sido o piloto que D. João II mandara secretamente ensinar para fazer as misteriosas viagens de «aprendizagem e

piloto Pero de Alenquer e por mestre um indivíduo de nome Leitão; outro navio, a caravela *S. Pantaleão* era capitaneada por João Infante, o piloto era Álvaro Martins e o mestre João Grego. A naveta era capitaneada por Pero Dias e tinha como piloto João de Santiago e por mestre João Alves — «todos cada hum em seu mister mui espertos», como escreveu João de Barros. Vidé, para um melhor esclarecimento, *Os Portugueses no Mar* de Comandante Quirino da Fonseca, p. 126.

¹⁴ Era «tido como sabedor de cousas de mar e capitania de gente embarcada». Vidé: *Chronica de ElRey D. João II* de Garcia Rezende, cap.º CXLVI. Consulte-se: *O Mistério de Vasco da Gama* de Armando Cortesão.

¹⁵ Consulte-se: *Crónica dos Vice-Reis e Governadores da Índia* de J. F. Ferreira Martins, e *D. Francisco de Almeida, 1.º Vice-Rei da Índia*, por J. Moreira de Campos. D. Francisco de Almeida foi um verdadeiro «Almirante» e o seu plano político-estratégico para o domínio do Índico ainda é digno de ser estudado. A perfeita concepção tática da Batalha Naval de Diu e o planeamento da acção até aos mais pequenos detalhes, constituem uma lição que, segundo julgamos, ainda hoje deve ser estudada. Consulte-se: «Determinantes de uma Batalha Naval», do primeiro-tenente C. A. Oliveira e Lemos in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1959, pp. 301 a 317.

¹⁶ Vidé: «Afonso de Albuquerque oficial de Mar» de Almirante V. de Almeida de Eça, in *Anais do Clube Militar Naval*, número especial Dez. de 1915, pp. 9-21.

¹⁷ Vidé: «D. João de Castro, navegador e hidrógrafo» de Almirante Avelino Teixeira da Mota, in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1948, pp. 301-361, «D. João de Castro, oficial de mar», de Comandante Tancredo de Moraes, in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1948, pp. 241-263.

¹⁸ «Duarte Pacheco ficou como uma das maiores figuras de cavaleiro dos nossos fastos orientais; mas, se a posteridade lhe consagrou o heroísmo com o cognome de Aquiles Lusitano, não foram menores os seus méritos como navegador e cosmógrafo. A sua obra, *Esmeraldo de situ orbis*, constitui um dos melhores monumentos da ciência geográfica e da arte da marinharia, durante a primeira metade do século xv», Jaime Cortesão in: *Hist. de Portugal*, ed. de Barcelos, vol. IV, p. 31.

pré-descobrimto» que se diz terem sido feitas? ¹⁹ Mas como teria Afonso de Albuquerque, cujos primeiros anos da sua vida foram passados nas praças do norte de África, aprendido a ser um excelente piloto ²⁰ e um experimentado marinheiro com conhecimentos de construção naval? ²¹

Perante o saber «das cousas do mar» destes homens, filhos segundos de «fidalgotes de província» pode-se perguntar se, no tempo de D. João II, não teria existido alguma «Escola» com a missão de formar verdadeiros «oficiais do mar», como então, genericamente, eram designados os pilotos e mestres das naus, e de ensinar aos fidalgos mareantes, destinados às capitánias das naus, rudimentos de marinharia e a ciência da arte de navegar.

A resposta terá que ser afirmativa, simplesmente, para alguns autores, como o General Cristóvão Ayres ²² era «a Escola dos Paços da Ribeira... não inferior à de Sagres», para Garção Stockler era a «Junta dos Matemáticos ou dos Astrónomos» ²³, sobre a qual Silvestre Ribeiro escreveu ²⁴:

«D. João II, que hérdara de seu pae o gosto pelos estudos mathematicos, e tinha a peito marchar no caminho que traçára o immortal infante D. Henrique, lembrou-se de congregar uma companhia dos homens mais distintos *, que então havia em Portugal, por seus conhecimentos nauticos, mathematicos e geographicos, e de os encarregar, constituídos em junta, de simplificar os instrumentos e methodos usados na pratica da cosmografia, e de imaginar outros de novo, que, aperfeiçoando esta sciencia,

¹⁹ Consulte-se Armando Cortesão in: *O Mistério de Vasco da Gama*.

²⁰ Afonso de Albuquerque, numa carta que escreveu a Tristão da Cunha, afirmou que tinha a «... presunção de saber trazer minha naao aa Índia, tam bem como o melhor piloto» e, efectivamente provou as suas afirmações pilotando a nau *Cirne* até Goa, onde foi muito gabada a sua pilotagem. Vidé: *Cartas de Afonso de Albuquerque*, Tomo III, carta dirigida a Tristão da Cunha. Vidé, também, a nota à p. 40 do Livro de Elaine Sanceau, «*O Sonho da Índia*. Afonso de Albuquerque».

²¹ Aliás Bartolomeu Dias também devia ter grandes conhecimentos de construção naval pois D. João II nomeara-o superintendente da construção dos navios que constituíram a frota com que Vasco da Gama descobriu o caminho marítimo para a Índia.

²² Vidé: *Hist. Orgânica e Política do Exército Português*, provas, vol. V, p. 33.

²³ Consulte-se: *Ensalô historico sobre a origem e progressos das mathematicas, em Portugal*.

²⁴ In *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos Literarios e Artísticos de Portugal, nos Successivos Reinados da Monarchia*, Tomo I, p. 49.

* A p. 50 da citada obra S. Ribeiro refere: «E tal foi o segredo que nisto houve que apenas se sabe hoje terem sido membros da mencionada Junta mestre José e mestre Rodrigo, medicos d'el-rei, Martim Bebaim, D. Diogo Ortiz, bispo de Ceuta, e o licenciado Calçadilha, bispo de Viseu».

facilitassem a continuação dos descobrimentos. Ignora-se o plano d'este instituto, a data precisa da sua criação, qual era o seu regulamento, e quaes foram as causas da sua dissolução; mas é certo que existiu uma tal junta, ...»

Jaime Cortesão, contrário à «célebre e suposta Junta dos Matemáticos de D. João II»²⁵ afirmou²⁶ que «... o Príncipe Perfeito criara, com o auxílio dalguns astrónomos e técnicos, uma escola científica de navegação pela altura dos astros, que implicava o conhecimento de principios gerais da cosmografia, o uso do astrolábio e das tábuas de declinação solar — lição e regras compendiadas num verdadeiro manual didático, escrito para ensino de pilotos, ou por forma mais geral, de navegantes nos mares dos dois hemisférios.»

O Rei D. Manuel I teria dado continuação a essa «Escola» estabelecendo²⁷, por Carta Régia de 29 de Outubro de 1518, a «Cadeira de Astrologia» na Universidade de Lisboa, na qual «foi provido mestre Filippe, medico de el-rei»²⁸ e foi mestre o bacharel Thomaz de Torres, pelo menos até 1537, ano em que a Universidade se mudou para Coimbra²⁹.

Em 1529 D. Manuel criou o cargo de cosmógrafo-mór nomeando, para essa função, o matemático Pedro Nunes, de ascendência judaica. Embora reconhecendo que «não praticou no mar ... (e) nelle nam entrou»³⁰, Pedro Nunes era de parecer que todos os mareantes fossem para o mar «muy ensinados e providos de estromentos e regras de astrologia e geometria»³¹. Seis anos mais tarde o seu lugar foi confirmado e, pouco

²⁵ A p. 116 de *A Política de Sigilo nos Descobrimientos* indica que: «Luciano Pereira da Silva ... desfez essa lenda».

²⁶ Ob. anteriormente citada, p. 54.

²⁷ «... se bem que D. Manuel diga no diploma que 'se nom lee liçam nenhũa ordenada da çiençya da estrelomja', sabemos que existia já a cadeira de Astrologia instituida pelo Infante», A. Moreira de Sá in *O Infante D. Henrique e a Universidade*, p. 92. De 1530 a 1532 Pedro Nunes «leu Artes» na Universidade de Lisboa. Foi o 1.º lente de Matemática na Universidade de Coimbra, por Provisão de 16 de Outubro de 1544, tendo jubulado na Cadeira por carta de 4 de Fevereiro de 1652». Vidé: *Port., Dicionário Histórico*, 5.º vol., p. 149.

²⁸ Citação de S. Ribeiro in *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos*, Tomo I, p. 52.

²⁹ Indicado in *Portugal, Dicionário Histórico*, vol. 7, p. 183.

³⁰ Citado pelo Cadete Balcão Reis na «Introdução à obra de Pedro Nunes», in *Anais do Clube Militar Naval*, número especial de 1960.

³¹ *Idem*. Para um melhor conhecimento da biografia de Pedro Nunes consulte-se a *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos Literarios e Artísticos de Portugal, nos successivos reinados da monarchia*, por José Silvestre Ribeiro, 2.º Tomo, pp. 70 a 73.

depois, Pedro Nunes foi elevado à categoria de cosmógrafo-mór do Reino, ficando com a obrigação de atender a todos os assuntos de navegação e fronteiras do país, tendo, ainda, que «ensinar e examinar os pilotos na «Aula do Cosmógrafo»³².

Esta «Aula» teria sido a primeira «Escola», oficializada, de ensino naval mas, paralelamente, surgiu uma outra, de carácter particular e âmbito mais restrito — a da corte do Infante D. Luís, quarto filho de D. Manuel e de sua segunda mulher, a Rainha D. Maria. Este infante ³³ era dotado de uma cultura invulgar para um príncipe e o seu enorme interesse pela ciência levou-o a rodear-se de uma pequena corte dos homens mais ilustrados de então, que discutiam ³⁴ os principais assuntos da época, em que a cosmografia e tudo o que se relacionasse com o mar, tinham um papel preponderante.

A 6 de Abril de 1538 largou do Tejo, com destino à Índia, uma importante armada composta de 11 naus e cerca de 2500 homens ³⁵, tendo como comandante supremo D. Garcia de Noronha, nomeado Vice-Rei da Índia.

Numa das naus, a *Grifo*, seguia D. João de Castro com a missão de estudar «as cousas que toquão ao seo, mar, e ar» ³⁶. Rodeando-se de uma pequena «turma» constituída pelo doutor Luís Nunes, o piloto, o mestre, o contramestre, o calafate e, pelo menos três marinheiros ³⁷, D. João

³² «... simples marinheiros, praticavam com os pilotos e mestres, e quando se sentiam competentes requeriam o exame, que era feito pelo cosmógrafo-mor ajudado de pilotos consagrados que na altura estivessem em Lisboa». Almirante A. Teixeira da Mota in «A Arte de Navegar no Mediterrâneo» em *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1957, p. 470.

³³ Foi Duque de Beja, Condestável do Reino, Grão Prior do Crato e da Ordem de S. João de Jerusalém. Para um melhor esclarecimento consulte-se: *Vida do Infante D. Luiz* por D. José Miguel João de Portugal, Conde de Vimioso, Lisboa 1735.

³⁴ Consulte-se *Hist. Estabelecimentos Científicos* de S. Ribeiro, Tomo I, pp. 56-59.

³⁵ Muitos destes homens «eram criminosos ou rapazes imberbes». Um dos navios da frota, a nau *Galega*, era uma espécie de navio-prisão, cheio de criminosos. Mau grado a viagem ter sido, no dizer de D. João de Castro «a mais bem aventurada viagem que foy vista» (carta para o rei, escrita em Moçambique a 5 de Agosto de 1539), a nau *Galega* desapareceu sem deixar qualquer vestígio.

³⁶ Vidé: Carta para El-Rei, escrita de Moçambique a 5 de Agosto de 1539, in *Cópias manuscritas de cartas de D. João de Castro*, por António Saldanha, Biblioteca Municipal do Porto. Fundo Azevedo. Cód. 76.

Consulte-se: «Rota Atlântica da nau *Grifo* em 1538» de Almirante Gago Coutinho in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1950, pp. 113 a 136.

³⁷ Vidé: «A Arte de Navegar no Mediterrâneo nos Séculos XIII-XVII e a criação da Navegação Astronómica no Atlântico e Índico» de Almirante Teixeira da Mota, in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1957, pp. 454 a 474.

de Castro foi um verdadeiro mestre no ensino da arte de navegar e um extraordinário estudioso do mar.

Estudou fenómenos celestes e do mar, analisou comportamentos de aves e de peixes, observou costas e baixios e, como mais tarde escreveu ao rei ³⁸, «De tudo isto tenho feyto hum roteiro que poderá ocupar duas mãos de pappell ...». No prólogo deste trabalho, que intitulou «Roteiro de Lisboa a Goa», D. João de Castro escreveu que o não fizera «para se ler a damas e a galantes, e se aproveitarem delle nas côrtes e paços reaes, mas os de Leça e Matosinhos», ou seja, que o seu Roteiro seria um manual de navegação destinado a marinheiros ³⁹.

Voltando à corte de D. Luís, pode-se pensar que da mesma tivesse feito parte o Padre Fernão de Oliveira, professor de Retórica na Universidade de Coimbra e autor da primeira gramática portuguesa ⁴⁰. Além desta gramática e do «Livro da Fábrica das Naus» escreveu a «Arte da Guerra no Mar», obra que perduraria, por muitos séculos, como bagagem indispensável aos oficiais de mar e guerra e, ainda hoje, é lida com grande interesse ⁴¹.

Em 1555, contando apenas 49 anos de idade, morreu o Infante D. Luís e, com essa morte, desfez-se a sua erudita corte, fonte de ensino naval de alguns dos mais famosos capitães da epopeia ultramarina portuguesa. No entanto, poucos anos mais tarde, a recém-criada Companhia de Jesus, na sua hábil política de penetração e consolidação, teria aproveitado o vácuo deixado pela «escola» do Infante D. Luís criando ⁴² uma nova escola — a da «Aula da Esfera» — talvez inaugurada em 1572 ⁴³, tendo

³⁸ Citada carta de 5 de Agosto de 1539.

³⁹ Vidé: *D. João de Castro* de Elaine Sanceau, cap. vi, p. 71.

⁴⁰ Vidé: *Gramáticos Portugueses do Século XVI* de Maria Leonor Carvalho Buescu, p. 52; *Port., Dic. Histórico*, 5.º vol., p. 205 e *Comentário Preliminar* do Comandante Quirino da Fonseca em *Arte da Guerra no Mar* de Fernando de Oliveira, edição de 1937, do Arq. Histórico de Marinha.

⁴¹ Em 1937 o Arq. Hist. Marinha reeditou esta obra e, presentemente, encontra-se em preparação uma edição em francês, tradução do Sr. Almirante M. E. Leal Vilarinho e M.^{me} Marie-Françoise Pradier.

⁴² Ignora-se a data da criação da «Aula da Esfera» sabendo-se apenas que «ainda foi no Séc. XVI», sendo por isso mera hipótese que tivesse sido «poucos anos mais tarde» depois da morte do Infante D. Luís.

Consulte-se: «A Aula da Esfera» do Colégio de S. Antão, no Sec. XVII do Prof. Luís de Albuquerque, in *Anais da Academia Portuguesa da História*, vol. 21-2.ª Série, Lx. 1933.

⁴³ «... D. Sebastião voltou a chamá-lo ao serviço como cosmógrafo naquele último ano (1572), parece ter sido a partir de então que Pedro Nunes se encarregou de uma «Aula da Esfera» destinada a pilotos ...» in *Port., Dic. Hist.*, 3.º vol., p. 171. De qualquer modo a criação da «Aula da Esfera» foi anterior a 1575, data da morte de Pedro Nunes.

como primeiro mestre o matemático Pedro Nunes ⁴⁴.

Mais arte leccionariam na «Aula da Esfera» verdadeiros mestres teóricos ⁴⁵ da arte de navegar, como o Padre Francisco da Costa, Padre Cristóvão Bruno, António de Najera, António Carvalho da Costa e Luís Serrão Pimentel que «liam as aulas de cosmografia, astronomia e náutica».

Escrituras antigas contam ⁴⁶, referindo-se ao Rei D. Sebastião, que «em dias de temporal é que elle folgava de embarcar nas galés e de ir fora da barra contemplar, da pôpa dos navios, o mar embravecido». Pela dedicatória que António Mariz pôz no seu livro de navegação ⁴⁷ depreende-se que o jovem rei se interessara pelo estudo da cosmografia e que chegara a ter por mestre o sábio Pedro Nunes ⁴⁸.

Teria sido o grande interesse de D. Sebastião pela cosmografia que o levara a autorizar a criação ⁴⁹ «... na Casa da Índia (de) uma escola, a cargo da Companhia de Jesus, em que devia haver ‘mestres idoneos e suficientes’, onde, além de outras disciplinas, se ensinavam ‘Mathematica... e mais um curso de Artes como se lee nas Universidades e acabado o dito curso e começara outro, e não antes, e hũa lição de Esfera para instrução dos pilotos e mais pessoas que costumão navegar’ ... Embora, como de costume, não haja qualquer referência a cartografia *, é de crer que esta também lá se ensinasse».

⁴⁴ Vidé a nota ³¹.

⁴⁵ «... é de crer que em parte pela influência da Aula da Esfera criada pela Companhia de Jesus no Colégio de Santo Antão de Lisboa ...; os professores deste Colégio, que nos deixaram elementos escritos para julgarmos do valor do seu magistério, denunciam uma tendência, talvez por vezes exagerada, para se ocuparem das questões teóricas», in *Arte de Navegar* de Manuel Pimentel, comentada e anotada por Armando Cortesão, Fernanda Aleixo e Luís de Albuquerque.

⁴⁶ Vidé: *Port., Dic. Histórico*, 6.º vol., p. 780.

⁴⁷ Intitulado: «De Arte ataque ratione navigationis», Lisboa, 1573. Consulte-se a p. 74 do 2.º vol. da *Hist. Est. Scient.* de S. Ribeiro.

⁴⁸ «Em 1572 o mandou vir para Lisboa, onde folgava de o ter e de aproveitar a sua sciencia e grande prestimo, proporcionando-lhe os meios necessarios para a sua residência na corte», Silvestre Ribeiro in *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos*, 1.º vol., p. 97.

⁴⁹ Armando Cortesão in *Cartografia Portuguesa Antiga*, p. 168.

* Também neste esboço dos Estudos Navais em Portugal não se faz qualquer referência a estudos cartográficos e à cartografia portuguesa e seus cartógrafos, não por se pensar que a mesma não está intimamente ligada ao tema deste trabalho, mas sim por os nossos conhecimentos sobre cartografia serem muito limitados. Por isso remete-se o leitor para a obra monumental, verdadeiro «marco milenário na história da cultura portuguesa» (A. Cortesão, in *Cartografia Portuguesa Antiga*) que é a *Portugaliae Monumenta Cartographica*, edição da Comissão Executiva das Comemorações do

Da muita legislação que D. Sebastião promulgou destacam-se vários diplomas respeitantes ao aumento do poderio bélico do país, mas só dois se podem relacionar com a marinha. O primeiro, de uma importância extraordinária, foi a «Lei de como ham de hir armados os Navios que destes Reinos navegarem»,⁵⁰ o segundo foi o «Regimento dos Capitães-mores» que incluía⁵¹ algumas disposições sobre vigias das costas marítimas e, por isso eram normalmente designadas por «Lei das Vigias».

Esta «Lei das Vigias» mereceu particular atenção do rei D. Sebastião, a ponto ter pretendido⁵², com vistas a poder apreciar a sua execução, realizar um grande exercício militar que empenharia elementos de terra e mar. O tema do exercício considerava a hipótese de uma esquadra inimiga ter forçado, alta noite, a barra do rio Tejo. Então, ao «alerta» das vigias seria desencadeada pelas forças terrestres e a artilharia das fortificações marítimas uma acção para repelir os navios intrusos.

Este exercício não se realizou por oposição do Conselho de Estado mas, a ter-se efectuado, seriam as primeiras manobras de forças terrestres e navais.

É crença que sob o domínio dos Filipes não houve, em Portugal, quaisquer progressos na instrução⁵³, o que se nos afigura não corresponder completamente à verdade. Com efeito na legislação filipina⁵⁴ encontram-se

Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960. Consulte-se, também, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI*, de Armando Cortesão, Lisboa, 1935.

Também sobre o estudo de meteorologia não se fez qualquer referência especial pois a sua aprendizagem foi essencialmente prática até 1887, data em que passou a ser incluída nos programas da Escola Naval e, em mais tarde, 1924, nos da Escola Náutica. Para um melhor esclarecimento consulte-se: «A Meteorologia e a Náutica em Portugal» do primeiro-tenente Rodrigues Pinto, publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1950, pp. 137 a 152.

⁵⁰ Este Regimento é datado de 3 de Novembro de 1571 e no seu preâmbulo consta que é um revigoramento de uma Provisão datada de 15 de Dezembro de 1557.

⁵¹ Compreende os §§ 33 a 43 do referido Regimento.

⁵² Vidé: *Arte Militar Quinhentista* de Cor. A. Faria de Moraes, p. 87.

⁵³ «Da instrução do povo, da verdadeira instrução que habilita o homem para ser prestavel a si e á sociedade, nem sequer havia o menor cuidado», Silvestre Ribeiro, *ob. cit.*, p. 121.

⁵⁴ Para alguns historiadores da marinha a publicação das *Ordenações Filipinas*, em 1603, marca o período final do apogeu do poderio naval português. Para outros historiadores o início da decadência da nossa marinha começou em Janeiro de 1627 quando um terrível temporal fez naufragar toda a esquadra de D. Manuel de Menezes e perecer a quase totalidade da tripulação.

algumas providências favoráveis ao ensino e regista-se, durante esse período, uma certa actividade pedagógica que prova que o interesse pelo estudo não tinha esmorecido no meio cultural português. Mestres ilustres, como o Padre Francisco da Costa, de 1595 a 1600 e o Padre Cristóvão Bruno, por alturas de 1624, leccionaram em Lisboa, deixando ficar escritas as matérias das cadeiras que regiam. Outros autores publicaram importantes obras e, entre estas, não podemos deixar de destacar o «Regimento Náutico» de João Baptista Lavanha, de 1595, o «Regimento de Navegação» de Valentim de Sá, aparecido em 1624 e o importante tratado náutico de António Najara intitulado a «Navegacion especulativa y practica», publicado em 1628.

Também merecem ser referidas as viagens de estudo feitas em naus da carreira da Índia, em 1608, pelo «licenciado» Gaspar Jorge do Couto ⁵⁵ e, em 1613, por Belchior Roiz ⁵⁶ e os estudos da barra do Tejo realizados em 1590 pelo padre frei João Vicenzio Casale, que elaborou um mapa das duas margens do rio até Cascais. Poucos anos depois, entre 1595 a 1597, efectuaram-se novos estudos pelo mestre-piloto Gonçalo Pires de Carvalho, sob a direcção de Leonardo Torreano «com a colaboração dos notáveis pilotos de Cascais» e, em 1608, continuaram-se com os estudos da barra do Tejo, obtendo-se «curiosos perfis» ⁵⁷.

Não se podia, também, deixar de referir a publicação, em 1605, do livro de António de Pina intitulado «Regimento da Carreira da Barra de São Gião com o modo e traça della em perguntas porque devão ser examinados os Pilotos» ⁵⁸ e a obra de Manuel Figueiredo «Hydrographia. Exame de Pilotos», que foi publicada em 1608 ⁵⁹.

A análise dos títulos destas duas obras ⁶⁰ fazem pressupor a existência

⁵⁵ Vidé: Doc. 72 do Livro das Monções n.º 2, fls. 91, transcrito a p. 216 do Tomo I de *Documentos Remetidos da Índia*, publicados pela Academia Real das Sciencias de Lisboa em 1880.

⁵⁶ Vidé: «A Arte de Navegar no Mediterrâneo» de Almirante A. Teixeira da Mota, a p. 473 dos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1957.

⁵⁷ Vidé: *As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais* de Manuel Acácio Lourenço, Cascais 1964, p. 16.

⁵⁸ «... em fôrma de dialogo, para instrução dos pilotos, que costumavão dirigir as naus da Índia na sua entrada no porto de Lisboa. Esta obra ficou inedita, e o seu original guardava-se na livraria de Manuel Severim de Faria», in *Port., Dic. Histórico*, 5.º vol. p. 733.

⁵⁹ «... Esta obra foi vertida em francêz por Nicolas Le Bon, segundo diz Jean Tellier de Dieppe, no *Traité de Cosmographie*, impresso em 1619, ...» in *Port., Dic. Histórico*, 3.º vol., p. 476.

⁶⁰ Não nos foi possível consultar estas duas obras.

de exames para os pilotos, quer de navegação de alto mar quer de navegação costeira e, possivelmente, de uma escola de aprendizagem para os mesmos.

É possível que a arte da guerra naval também não tivesse sido esquecida porquanto Barbosa Machado ⁶¹ refere, na sua Biblioteca Lusitana, o aparecimento nos princípios do Séc. XVII, de um livro intitulado «Doutrina Marítima ou da Guerra no mar», cuja autoria se atribui ao célebre General Joane Mendes de Vasconcelos mas, talvez, erradamente ⁶².

De maneira nenhuma se podia concluir este pequeno apanhado da história do período filipino sem deixar de referir um dos mais importantes diplomas legislativos relacionados com a marinha portuguesa. Trata-se do Regimento de 18 de Fevereiro de 1604 que, juntamente com o Regimento de 3 de Novembro de 1571, constitui, a nosso ver, o principal antecessor da actual Ordenança do Serviço Naval ⁶³.

No tocante à parte de instrução, com vistas a obter uma especialização de pessoal, é de salientar a seguinte disposição do Regimento de 1604:

«Mando ao Capitão-mor, e Capitães de cada uma das ditas náos, que, tanto que sahirem desta barra, repartam os ditos arcabuzes, e mosquetes, com os Soldados, que lhe parecer que melhor o farão; e lhes darão sua munição, e polvora, e repartindo-os em esquadras, nomeando-lhes seus Cabos, que os exercitem, para irem praticos para o acontecer na dita viagem».

A título de curiosidade indica-se que as Ordenanças Militares de 1611 ⁶⁴ mandavam criar, em cada praça marítima, um corpo de soldados das armadas e do exército, de «onrado e cristão proseder, de sesenta anos asima... para industriar, a ensinar em o exersissio das armas aos naturais».

⁶¹ Citação do Gen. Cristóvão Ayres in *Hist. do Exército Português, Provas*, 4.º vol., p. 217.

⁶² Embora o pressuposto autor desta obra fosse «um grande escriptor, sendo muito considerado no seu tempo como um verdadeiro oraculo em assuntos militares» (*Port., Dic. Histórico*, 7.º vol., p. 324) afigura-se-nos que a *Doutrina Marítima* se integra mais na vasta obra de Luis Mendes de Vasconcelos que, embora oficial do exército, foi capitão-mór de algumas armadas do Oriente.

⁶³ Para alguns autores, como o Comandante Costa Correia, a p. 569 dos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1973, em «Uma análise da Evolução do Foro Naval Português» aproveniência da Ord. Serv. Naval deve-se ao Regimento de 3 de Novembro de 1571. Vidé nota ⁵⁰ à p. 13

⁶⁴ Estas Ordenanças, por se ter «Relaxado com os abuzos», foram reformadas em 1633.

Para finalizar o período filipino, embora não esteja directamente relacionado com a instrução naval, deve-se fazer referência a um importante diploma, a Carta de Lei de 3 de Março de 1617 que, ao estabelecer:

«Hei por bem e me praz que os portuguezes que d'aqui em diante se occuparem nestes dous ministerios de bombardeiros e marinheiros, nas ditas Armadas da India, se lhes estime o serviço que nisso fizerem, como o dos soldados que nellas servem, e como tal, por elles se lhes faça mercê, conforme a seus serviços».

oficializa a condição de bombardeiros e de marinheiros das Armadas da Índia como militares.

Aquando da revolta de Portugal contra o domínio castelhano, estavam no Tejo três galeões da armada de Castela «guarnecidos de infantaria, bastim.⁶⁵, munições e artilheria». Mau grado todas as possibilidades que tinham de se defender, ou de fugirem, pois as velas estavam aparelhadas, a maré era favorável «o vento nordeste q̄ auia (era) esperto», os castelhanos renderam-se a «dous barquinhos» tripulados por um punhado de portugueses comandados por João Rodrigues de Sá e D. João da Costa ⁶⁵.

Estes galeões e duas galés espanholas, juntamente com «18 ou 20 navios de alto bordo, já antiquados e de pouco valor militar; (em que) os oficiais eram poucos e maus; as guarnições relaxadas e mal instruídas» ⁶⁶, passaram a constituir a nossa marinha de guerra do após Restauração ⁶⁷.

Nas Cortes de Lisboa, que D. João IV mandou reunir em 20 de Janeiro de 1641, para «acertar cousas de grande importância», os procuradores do povo chamaram a sua atenção para os estudos náuticos requerendo, nos capítulos LII e LIII, «que o Cosmógrafo mór dê escola, como he obrigado, pera que os homens do mar sejam nella ensinados da arte de marear, e os obriguem a que continuem nella, e não continuando não sejam providos em officio de mareante, e sejam providos constando que o fazem.»

«E será de grande utilidade, que no recolhimento dos meninos orfãos, ou no que chamam de Santo Antonio, se recolhão muitos moços, e se

⁶⁵ Vidé: *História de Portugal Restaurado*, de D. Luis de Meneses, Conde da Ericeira, ed. da Livraria Civilização, 1.º vol., p. 126.

⁶⁶ Vidé: *Portugal Militar* de Carlos Selvagem, p. 383.

⁶⁷ Consulte-se: «Os Portuguezes no Mar», de Comandante Quirino da Fonseca; «A Marinha de D. João IV» de Comandante A. Marques Esparteiro, in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1973; «O Mar na Guerra da Restauração» de Contra-Almirante Botelho de Sousa.

lhes applique renda para sustento, por que ahi os ensinem da arte de marear, com que haverá sempre mareantes em abundancia, de que este Reyno está muy falto; e d'estes capitulos ha exemplo no Hospital que fez a Raynha de Castela em Madrid, pera ensinar moços mareantes, pela falta que delles havia».

D. João IV, segundo as actas dessas Cortes, limitou-se a responder «mandarei que o Cosmógrafo mór lea sua lição no lugar destinado para isso, e ordenar o mais que me pedis...»⁶⁸

Desconhecemos se o Rei D. João IV teria cumprido a segunda parte da sua promessa providenciando a criação de uma escola de arte de marear mas, no tocante à Aula do Cosmógrafo-mór, pode-se afirmar que lhe deu todo o apoio, conforme o testemunho de uma Carta Régia de D. Afonso VI, datada de 1665, que se transcreve na parte que interessa:⁶⁹

«... os serviços de Luiz Serrão Pimentel feitos a esta corôa desde outubro de seis centos quarenta e hum athe abril de seiscentos sessenta e sinco, nos cargos de cosmographo-mor do Reino, de lente da cadeira de fortificação e castramentação na aula de mathematica em a Ribeira das naos d'esta corte, de engenheiro-mor do exercito do Alentejo e tenente geral de artelharia, obrando com cuidado os primeiros annos na doutrina dos pilloutos e mestres pera clareza das navegações fazendo nossos regimentos e cartas de marear, assy no modo inglez como no francês, pera com mais industria assegurar as armadas que foram a França ao Mar Mediterraneo e Italia, e da mesma maneira mostra por hũ manifesto os erros do Regimento de navegação antiga que sendo visto e examinado, se emmendou na forma por elle apontada, criando justamente discipulos scientes na navegação e desenhos das fortificações.»

⁶⁸ Transcrição da p. 142 do I Tomo da *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos em Portugal* de J. Silvestre Ribeiro.

Segundo os capítulos v e vi do *Estado da Nobreza*, também foi pedida a atenção do Rei «que para a defensão domar, haja sempre Armada, com numero bastante de embarcações de alto bordo, que ande nas Costas deste Reino, com gente de mar e guerra, e com os Officiaes necessarios, e que tambem haja galés que continuamente estejam armadas, para acudirem nas occasiões em que as embarcações do Reino podem obrar».

Também no capítulo xvii do *Estado Ecclesiástico*, se alude ao mesmo assunto.

Vidê: *Collecção Chronologica da Legislação Portugueza* compilada e anotada por José Justino de Andrade e Silva, 1634-1640, pp. 35, 45, 56.

⁶⁹ Encontra-se transcrita na p. 76 do 5.º vol. das Provas da *Hist. do Exército Português*, do Gen. Cristóvão Ayres.

Um outro testemunho que chegou até nós sobre o interesse de D. João IV pelo ensino naval encontra-se no capítulo 13.º do Regimento dos Armazens da Ribeira das Nãos, datado de 17 de Maio de 1647, que indica:

«... que por se seguir grande damno à Fazenda pela falta de sciencia dos Pilotos e Sota-Pilotos que devem embarcar nas naus de viagem e navios da Armada, e para se mostrar legalmente terem os conhecimentos necessarios, o Provedor os mandará examinar pelo Cosmógrafo-Mór, que lhes passará a sua carta de exame, sem a qual não consentirá que seja admitido ao serviço. Da mesma há por bem Sua Magestade determinar se observe e use com os Pilotos e Officiaes dos navios mercantes, procedendo o dito Provedor contra os que embarcarem sem serem examinados, prendendo-os e dando parte»⁷⁰.

Assim teria havido na Lisboa do após-Restauração uma escola — genericamente chamada «Aula dos Pilotos» — em que os oficiais de marinha, quer dos navios da Armada quer dos da Marinha Mercante, eram obrigados a frequentar e a fazerem exames, para obterem as respectivas cartas de funções.

O mesmo talvez sucedesse quanto aos mestres dos navios pois um Alvará, datado de 25 de Janeiro de 1649, determinava que «os mestres depois de examinados, e terem a sua Carta, serão approvados conforme ao porte dos navios.»

A instrução da marinhagem parece que já vinha de há muito porquanto há conhecimento de se terem feito, em 1585, algumas tentativas de especialização de marinheiros⁷¹. Aliás, no dizer insuspeito de Francisco Pyrad, célebre viajante francês do Século XVII, os marinheiros portugueses de então eram «... muito respeitadas; e há poucos que não saibam ler e escrever, porque isto lhes é necessário para a arte de navegar»⁷². Porém,

⁷⁰ Transcrição da p. 514 de *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar* de A. Costa Almeida.

⁷¹ «Uma das primeiras tentativas de especialização ocorreu em 1585, quando se estabeleceram núcleos de adestramento das guarnições das naus da Índia nos portos para o manejo da artilharia e da fuzilaria», Comandante Barahona Fernandes in «Escola de Fuzileiros», publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1972, p. 823.

⁷² Vidé: *Viagem de Francisco Pyrad*, de Laval, vol. 2.º, p. 144, da ed. da Livraria Civilização.

com a decadência da marinha no último período filipino ⁷³, a aprendizagem da arte de marear e disciplina de bordo tinha decaído muito. Por isso o Marquês de Montalvão, no seu «Parecer sobre a Armada» ⁷⁴, recomendava ao Rei que, para a frota estar prevenida uma das tarefas mais importantes era «a conservação de artilheiros e marinheiros que se não forem sempre pagos e exercitados se divertirão a outras ocupaçoens ... e faltando-lhes o exercicio, e dessiplina, ... quando a occazião obrigar a que saija a Armada, os não haverá, e ficará impossibilitada de todo» ⁷⁵.

Nas aludidas Cortes de Lisboa, em 1641, fora também chamada a atenção de D. João IV para a necessidade de se «ensinar e adestrar» os artilheiros das fortalezas. Por isso, uma das suas primeiras medidas para a defesa do país foi o restabelecimento do antigo corpo de «bombardeiros da nómina» ⁷⁶, que já vinha do tempo de D. Manuel I. A este corpo foi fixado o efectivo de 200 portugueses e 100 estrangeiros, dando-se-lhes um Regimento que conferia aos bombardeiros algumas regalias mas obrigava-os a determinados deveres, um dos quais o de receberem uma instrução teórica e prática.

Assim estabeleceu-se, no castelo de S. Jorge, uma aula para instrução dos bombardeiros da nómina e uma «escola de barreira» onde, sob a direcção do condestável-mór, «davam-se seis tiros em cada lição». Dispunha, ainda, o Regimento que se fizessem aulas a bordo dos navios que estivessem a invernar no Rio Tejo versando, principalmente, «passar talhas e vergueiros às peças, manejo de artilharia no mar e execução de alguns tiros, com as necessárias precauções».

Os bombardeiros da nómina, destinados à marinha, eram 100, porém só um reduzido número chegava, efectivamente, a embarcar. Em 1647 a falta de artilheiros para a Armada era tão grande que o rei determinou que fossem preenchidas todas as vagas «mesmo (com) alguns estrangeiros» os quais seriam devidamente instruídos no tiro de peça, sendo estimulados com prémios.

⁷³ Consulte-se: «A Marinha da Coroa de Portugal no tempo dos Filipes» de Frazão de Vasconcelos, in *Actas do Congresso do Mundo Português*, vol. vi, p. 248.

⁷⁴ Transcrito, na íntegra, a p. 151 de *Cartas e outros documentos da época da Guerra da Aclamação* de Cor. Horácio Madureira dos Santos, Lisboa, 1973.

⁷⁵ Ob. anteriormente citada, p. 153.

⁷⁶ Para um melhor esclarecimento consulte-se: *Apontamentos para a História da Artilharia Portuguesa* do Gen. J. M. Cordeiro, Lisboa 1895; *Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa*, do Gen. J.J. Teixeira Botelho, Lisboa 1944; *Notícias sobre a Artilharia Portuguesa*, do Cor. M. C. Sanches Ferreira.

É também possível que existisse, ainda, um outro tipo de ensino de marinha mais evoluído, destinado aos comandantes de navios e de esquadras, dado que o Marquês de Montalvão, no seu «Parecer sobre a Armada», refere-se aos «... bons cappitens, porque tem Vossa Magestade para isso os melhores que nunca teve neste Reijno. E que fazem grande vantagem aos de Castella, no valor, e na experiência». ⁷⁷ Aliás a existência dos já mencionados livros da arte da guerra no mar, do Padre Fernão de Oliveira e do General Mendes de Vasconcelos, aliado ao aparecimento, em 1642, de uma outra obra versando o mesmo assunto ⁷⁸, o «Tractado de Theoria e pratica da guerra do mar e terra», de autoria de Gregório Soares de Brito — faz pressupor que esta ciência naval despertasse grande interesse aos oficiais da marinha de guerra.

O Príncipe Regente D. Pedro mandou compilar todos os Regimentos «que os Reis seus antecessores tinham outorgado para bom governo do país» e que, por qualquer modo se relacionassem com o aprovisionamento e apetrechamento dos navios, determinando que aos mesmos «se guarde, e se dê a devida execução». Surgiu, assim, em 17 de Março de 1674, o «Regimento dos Armazens»⁷⁹, composto de 38 Regimentos, mas, nenhum destes, se referia, especificamente, à instrução do pessoal de marinha. Só o «Regimento da Tenência»⁸⁰ estabelecida num dos seus parágrafos, que os «artilheiros que ouverem de ir nas Náus da India, e Armadas ... sejam piritos. O Tenente General não mandará assentar alguém sem ser examinado na sua presença, pelo Capitão de Artilharia, e Condestável mór, e constar pelo exame que fizer, que é capaz da dita praça, e tem estojo com os instrumentos necessarios para exercitarem seu officio».

Pelo Alvará e Regimento de 10 de Fevereiro de 1637 ⁸¹ o Príncipe D. Pedro «considerando a grande falta de gente de mar, que ha nestes Reinos para servirem nas Armadas, Náus da India, e nas embarcações...», criou um «Terço de trezentos Marinheiros». Contudo este acréscimo de pessoal foi insuficiente para as necessidades pelo que o Alvará e Regimento de 4 de Maio de 1676 mandava formar um «Troço de tresentos Marinheiros»

⁷⁷ *Ob. cit.*, p. 153.

⁷⁸ Afirmção sob reserva, porquanto não nos foi possível consultar a referida obra, nem sobre a mesma se encontrou qualquer apreciação.

⁷⁹ Vidé: *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* compilada e anotada por J. J. de Andrade e Silva, vol. respeitanto ao ano de 1657-1674, pp. 305a. 366.

⁸⁰ *Regimento para a Repartição da Tenência*, *ob. cit.*, p. 358. A «Tenência de Artilharia», foi criada por Decreto de 28 de Dezembro de 1641.

⁸¹ *Ob. anteriormente citada*, p. 223.

para serviço das Armadas⁸². Logo no ano seguinte um outro Alvará e Regimento passado em fôrma de Lei, datado de 4 de Junho, mandava formar um «Troço de tresentos Artilheiros» para o serviço das Armadas⁸³.

Todos estes diplomas referem, nos respectivos preâmbulos, «para que assim estando promptos para o serviço das Armadas» o pessoal incorporado embarcaria, o que faz pressupor que estivessem sujeitos, pelo menos, a uma ligeira instrução preliminar relacionada com o meio naval em que iriam actuar.

Afigura-se-nos que cabe aqui fazer uma ligeira referência à criação dos primeiros Terços e Regimentos da Armada pois, a sua existência, forçosamente pressupõe que naqueles corpos houvesse uma adequada instrução militar e naval, a nível de oficiais, sargentos e praças.

Possivelmente entre 1612 e 1621 cria-se⁸⁴ o «Terço de Infantaria da Armada», cujo comando foi confiado ao Almirante D. Francisco de

⁸² Ob. anteriormente citada, vol. de 1675, p. 7.

⁸³ Ob. anteriormente citada, p. 30.

⁸⁴ Segundo alguns autores e publicações oficiais (Vidé: *Forças Armadas Portuguesas*, publicado pelo Ministério da Defesa Nacional em 1960) o primeiro corpo militar permanente, constituído em Portugal, foi o «Terço da Armada da Coroa de Portugal», em 1610. Outros autores atribuem o ano de 1620 e o Gen. C. Ayres (*Hist. Ex. Português*, Provas, 4.º vol. p. 25), indica que foi em data anterior a 1635, conforme especifica o Alvará de 8 de Julho de 1650 (T. Tombo, Chanc. D. João IV, Doações, L.º 24 fls. 8). O Ten. cor. Balula Cid. (Unidades de Infantaria, sua evolução desde 1640», in *Rev. Infantaria*, ano de 1956) indica que este corpo foi reorganizado em 1641. Na *Lista Geral dos Officiais e Empregados Civis da Marinha*, referida a 1 de Novembro de 1850», p. 50, consta o seguinte: «A primeira tropa de Infantaria unicamente destinada para o serviço da Marinha de Guerra foi creada no tempo de D. Filipe III de Espanha, quando dominava este Reino, formando-se então um Terço ou Regimento. Alguns annos depois, em 1624, se creou outro Terço de Marinha ...».

Admitimos como possível que o «Terço de Infantaria da Armada» se tivesse formado após o ano de 1612, data em que começaram a ser seguidas em Portugal as Ordenanças de 1611, tendo-se em atenção ao § 18 das mesmas: «E declaro que seruir em a guerra se emtende em as partes donde tenho tersos de infantaria espanhol ou Companhias formadas della em minhas escoadras de gales, e de baixeies de alto bordo as quais se guarnezem sempre com Companhias de infanteria espanhol e se pratica e pode aprender nellas o exerzio com q' se deue seruir na gerra». Por outro lado uma Carta Régia de 25 de Maio de 1621 alude, segundo nossa interpretação, ao «Terço de Infantaria da Armada» ao indicar: «Nomee-se um Auditor para a Armada, letrado de coufança, com soldo de 12 mil ditos por mez, e será no mar Juiz de toda a gente do mar e guerra, e em terra dos soldados do Terço». Assim o «Terço da Infantaria da Armada» teria sido organizado depois de 1612 mas antes de 1621 mas na pesquisa que se efectuou à legislação, de 1604 a 1635, não se encontrou qualquer diploma que provasse a nossa suposição.

Almeida ⁸⁵. Após a Restauração esta Unidade foi reestruturada passando-se a designar por «Terço da Armada Real do Mar Oceano», tendo, como missão específica, fornecer elementos que, no mar, pudessem defender os seus navios e, em terra, actuarem como forças de ataque. Este «Terço da Armada» era, na verdade, uma autêntica «infantaria de marinha», ou, como lhe chamou D. Francisco Manuel de Melo ⁸⁶, «hum Terço de Infantaria natural», pelo que o podemos considerar como o precursor dos actuais «Fuzileiros» ⁸⁷. Assim, para cumprimento da sua missão o «Terço da Armada» teria que, forçosamente, ministrar ao seu pessoal a adequada instrução, onde a parte marítima seria uma componente importante.

Conforme já se indicou, em Junho de 1677, o Príncipe Regente D. Pedro criou um «troço de 300 Artilheiros» que foi denominado «Troço de Artilharia do Mar» sendo constituído por «seis esquadras de 50 homens, condestável e sota-condestável».

Mais tarde, com a promulgação das Novas Ordenanças ⁸⁸ o Exército é reorganizado passando, em todas as armas, a unidade administrativa militar a ser o Regimento. Abrangido por essas disposições o «Troço de Artilharia do Mar» foi organizado a 12 Companhias de 50 homens e o seu nome foi alterado para «Regimento da Côrte e Armada». Após a «Paz de Utrecht», em 1715, houve necessidade imperiosa de reestruturar as forças armadas portuguesas e, assim, do «Regimento da Côrte e Armada» formou-se ⁸⁹ um «Troço de Artilharia do Mar» ou «Troço de Artilharia de Marinha» ou, ainda, «Troço de Artilheiros da Armada», sediado na fortaleza de S. Julião da Barra, enquanto que um destacamento de 100 marinheiros foi enviado para Faro a fim de se integrar nos efectivos do Regimento de Artilharia de Marinha do Reino do Algarve, unidade que foi criada pelo Decreto de 22 de Dezembro de 1718, mas que só ficaria em «pé de guerra» em Maio de 1721.

Quer o Troço quer o Regimento subsistiram até 1762 mas, ao que parece, os seus efectivos viviam num «estado equívoco entre militares

⁸⁵ Vidé: *Port., Dic. Histórico*, 1.º vol., p. 710.

⁸⁶ In *Epanaphora Tragica*, p. 184.

⁸⁷ Vidé: «Escola de Fuzileiros» de Comandante Barahona Fernandes, em *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1972, p. 823.

Consulte-se, para conhecimento da Infantaria de Marinha dos nossos dias o interessante artigo do primeiro-tenente Carlos Salgueiro Rego publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1958, p. 273 a 286.

⁸⁸ Alvará de 15 de Novembro de 1707.

⁸⁹ Consulte-se, para um melhor desenvolvimento, *Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa* do Gen. Teixeira Botelho.

e paizanos», pelo que o Alvará de 9 de Abril os extinguiu criando, em sua substituição o «Regimento de Artilharia da Corte».

A partir de 1762, quando eram precisos artilheiros para guarnecerem os navios de guerra, requisitavam-se às «Unidades de Terra» que destacavam para bordo soldados sem qualquer preparação ou afinidade para a vida do mar.

Cedo se reconheceram os inconvenientes deste procedimento pois «a prática de artilharia no mar difere muito da de terra», conforme se escreveu numa proposta apresentada ao «ilustrado Martinho de Mello, um dos mais inteligentes reformadores que tem exercido o cargo de ministro da marinha»⁹⁰. Esta proposta originaria a promulgação de um Decreto, em 13 de Dezembro de 1791, em cujo preâmbulo constava o seguinte:

«... que para a guarnição da Armada Real haja daqui em diante hum corpo peculiar de Artilheria, ao qual somente pertença prover da competente guarnição as Náos, e mais Embarcações de Guerra da mesma Armada Real: Hei por bem crear para este effeito hum novo Regimento, que se denominará: Regimento de Artilharia da Marinha ...».

Este novo Regimento, formado a 10 Companhias, sendo uma de Bombeiros, outra de Burlotes e oito de Artilharia, teve, contudo, uma vida efêmera, pois o Decreto de 28 de Agosto de 1797 criou, «para serviço dos navios de guerra», a Brigada Real de Marinha⁹¹.

Se bem que na Europa já se vivesse o «Século das Luzes», parece-nos que no Portugal dos princípios do Século XVIII tal não sucedia e que, no aspecto do ensino naval teria, até, havido um retrocesso. Com efeito a «Aula do Cosmógrafo-mór» atravessava um período de estagnação continuando a pontificar com «muita autoridade, e por muito annos foi havida por texto»⁹² a *Arte de Navegar* de Luís Serrão Pimentel, que o seu filho Manuel Pimentel fez publicar postumamente, corrigida e aumentada, em 1681, 1699 e 1712, e que em 1746 e 1762 voltou a ser reeditada. Aliás o mesmo sucedia com as obras de António Carvalho da Costa, *Via Astronómica* e *Astronomia Metódica*, datadas de 1676 e 1678, e com os Roteiros

⁹⁰ *Port., Dic. Histórico*, 1.º vol., p. 312.

⁹¹ No Arquivo Histórico Militar encontram-se vários documentos respeitantes a Regimentos de Marinha e à Brigada Real de Marinha que, pelo seu interesse, merecem ser consultados.

⁹² *Port., Dic. Histórico*, 5.º vol., p. 731.

de Navegação, pois eram preferidos os de autoria de D. João de Castro, de Luís Serrão Pimentel e de Manuel Pimentel feitos, respectivamente, em 1539, 1675 e 1706. Contudo a «Aula da Esfera do Colégio de Santo Antão», por procurar seguir os últimos ensinamentos dos mestres estrangeiros e das Academias de França e de Inglaterra, era considerada ⁹³ como o «último reduto dos estudos matemáticos em Portugal».

Nos primórdios do Século XVIII continuava a ser facultado aos oficiais do Exército «ter exercício na Armada», ou seja, desempenhar a bordo funções de «gente de guerra», correspondente aos respectivos postos. A navegação e manobra continuava, praticamente, a cargo dos pilotos e mestres ⁹⁴ enquanto que o comando era confiado aos raros «oficiais de mar e guerra» ou a entidades no desempenho de altas funções, tendo como requisitos indispensáveis «títulos de nobreza» e, secundariamente, alguns conhecimentos náuticos.

Em Março de 1722 definem-se as bases da hierarquia da marinha de guerra ⁹⁵ através do «Regimento do Capitão de Mar e Guerra e mais Officiaes das Fragatas da Corôa» que, pode-se dizer, foi completado anos mais tarde, em 24 de Março de 1736, pelo «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra em Segundos nas Naus de Estado, e dos Capitães de Infantaria com exercício de Capitães Tenentes, e dos Tenentes e Alferez que embarcarem nas mesmas».

Segundo este último Regimento os capitães de infantaria, embora por vezes tivessem simples conhecimento de aritmética, geometria e cosmografia — e esta última ciência «... porque os astros como causas segundas obram por permissão do Altissimo» ⁹⁶ — poderiam habilitar-se ao «exercício de Capitão-Tenente do Mar» mas, para isso, deviam «frequentar a Aula quando estiverem em terra; e andando embarcados, tomarão o sol, farão a sua derrota, e o seu assento, para o que se instruirão com os pilotos; cada hum levará uma balestilha ou quadrante, uma carta reduzida, quarto de circulo, e um livro de senos e declinações; e os que mais se applicarem

⁹³ *Hist. da Literatura Portuguesa*, de Dr. António José Saraiva e Prof. Óscar Lopes, 6.ª edição, p. 572.

⁹⁴ Vidé: *Forças Armadas Portuguesas*, edição do Ministério da Defesa Nacional, Lisboa 1960.

⁹⁵ D. Dinis publicara o *Regimento do Almirante, e do pertence a seu officio* e D. Fernando o *Regimento do Capitão Moor de Mar*, ambos transcritos no Livro I das *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, respectivamente nos Títulos LIII e LV.

⁹⁶ Vidé: — «Perfeito Capitão — Máximas Militares» de António Nunes da Veiga, Lisboa 1709, citado por Ten. Cor. Balula Cid em «Tempos Idos», artigos publicados na *Revista de Infantaria*.

preferirão nos acrescentamentos dos postos aos outros menos applicados, ainda que mais antigos»⁹⁷.

E era assim, em meados do Século XVIII, que os «officiaes de mar e guerra» se instruíam e ficavam habilitados a comandar as Fragatas da Corôa.

Só depois de 1750 é que surgiram as primeiras tentativas para o revigoração do ensino naval mas, caso curioso, essas medidas não nascem na Lisboa letrada mas sim no distante Estado da Índia, o que talvez não seja muito para admirar pois Goa, no tocante ao ensino naval, já tinha ocupado uma posição de primazia.

Com efeito, ainda mal conquistada, e já Afonso de Albuquerque no seu extraordinário plano político⁹⁸ de tornar Goa a capital de um vasto império ultramarino português no Oriente concebera os alicerces de um rudimentar ensino naval.

Assim, da «chusma» dos operários gentios que trabalhavam na Ribeira Grande ou das Náus⁹⁹, Afonso de Albuquerque escolheu os mais espertos e hábeis e mandou que lhes ensinassem, a moldes europeus, «construção (naval) e aparelho».

Pouco tempo depois, a necessidade imperiosa de guarnecer as naus da Índia, levou Afonso de Albuquerque a criar¹⁰⁰ uma verdadeira, embora pequena, escola de aprendizagem marítima em que, a futuros marinheiros, ensinava-se «manobra e navegação», terminando o seu ensino perante um «examinador e dois assistentes» escolhidos entre os melhores capitães das Armadas do Reino.

Mau grado o inegável interesse destas medidas e a atenção especial

⁹⁷ Artigo 14.º do citado Regimento dos Capitães de Mar e Guerra, transcrição da p. 77 do Tomo II da *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos em Portugal* de J. Silvestre Ribeiro.

⁹⁸ Consulte-se para um melhor esclarecimento: *O Plano Colonial de Affonso de Albuquerque* de Monsenhor Gustavo Couto, Lisboa, 1929; *Affonso de Albuquerque — Esboço Biographico* de J. B. Amancio Gracias, Nova Goa 1911; *O Sonho da Índia. Afonso de Albuquerque*, de Elaine Sanceau.

⁹⁹ Mais tarde designada por Arsenal de Marinha de Goa. Vidé: A Ribeira das Naus e o Real Arsenal de Marinha de Goa do Cap. Frag. Méd. Júlio Gonçalves in: *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1942, pp. 493 a 507.

¹⁰⁰ «Affonso de Albuquerque ligava grande importância á ordenança, isto é, ao ensino do exercicio militar ... Nos trechos sacados de Gaspar Correia vê-se perfeitamente quanto Albuquerque attendia á disciplina e quantos esforços empregava para converter em verdadeiros homens d'armas os aventureiros que passavam à India.» Sousa Viterbo in: «A Suíssa», publicado na *Revista Militar* de Janeiro de 1887, pp. 5 a 12.

que a instrução pública sempre mereceu em Goa ¹⁰¹, o facto é que o ensino naval esteve, durante cerca de dois séculos e meio, esquecido.

Foi o Vice-Rei Conde da Ega que, em 1758, informou o Rei D. José I da conveniência de se criar, em Goa, uma «Aula de Navegação», pois os officiaes que prestavam serviço na Armada da Índia não mereciam confiança «por não terem a intelligencia necessaria por falta do exercicio e da applicação que se lhes difficulta por não haver Aula, nem quem ensine».

Não esperando pela resposta o Conde da Ega, em 1759, criou, por sua iniciativa e «com invulgar decisão», ¹⁰² uma «Aula de Navegação». Quando, três anos mais tarde se formaram os primeiros alunos escreveu ao Rei indicando — com um certo orgulho — que da «Aula vão sahindo officiaes de esperança quando os que havia raros sabião o nome a hum só cabo». Infelizmente a «Aula de Navegação» não manteve o impulso dado pelo seu fundador e, em 1774, o seu ensino estava tão degradado que, nas Instruções dadas ao Governador D. José Pedro da Câmara, o Marquês de Pombal, referindo-se ao Rei D. José I, indicava ¹⁰³:

«Ordena mais o dito Senhor que no Arsenal de Goa haja quatorze guardas-marinhas que entrem na Aulla da Nautica que manda estabelecer, desde a idade de dez anos completos e não menos, até a de quinze anos e não mais; sendo pessoas de nobreza distinta e justificada na presença do General do Estado com as qualificações que a Lei dos Cadetes determina».

¹⁰¹ A Carta Régia datada de 15 de Janeiro de 1699 mandava que o Vice-Rei Camara Coutinho estabelecesse em Goa «estudos matemáticos» nos quais haveria uma «aula de fortificação para tres alunos que revelassem aptidões». Mas, ao que parece, o engenheiro indigitado para ensinar sabia «tão pouco que se não pode fazer confiança no seu prestimo». Por isso a idéia não teve seguimento e, talvez por razões idénticas, succedeu o mesmo a uma Provisão do Conselho Ultramarino que mandava dar cumprimento à Lei de 24 de Dezembro de 1732, criadora das Academias Militares na Metrópole. Para um maior desenvolvimento vejam-se as obras consultadas «A Educação e o Ensino na Índia Portuguesa» de Menezes Bragança in *A Índia Portuguesa*. Memórias escritas a convite do Governador Geral da Índia. Nova Goa, 1923; «A Hist. de Goa», de Padre M. J. Gabriel Saldanha, 1.º vol., pp. 331 a 335, Nova Goa, 1925; «Hist. do Exército Português. Provas», de Gen. Cristóvão Ayres, 5.º vol., p. 87, Lisboa, 1910; «A Aula de Navegação e a Academia de Marinha de Goa» de Cap. de Frag. Júlio Gonçalves, in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1943, pp. 15 a 30.

¹⁰² Conforme escreveu o capitão-de-fragata médico Júlio Gonçalves no trabalho citado na nota anterior.

¹⁰³ Transcrição feita do mencionado trabalho do Dr. Júlio Gonçalves. Vidé: «Instruções com que El-Rei D. José I mandou passar ao Estado da Índia o Governador e Capitão General D. José Pedro da Camara», n.º 31.

Mal chegado a Goa o novo Governador solicitou ao Ministro Martinho de Mello e Castro que mandasse para a Índia, a fim de se prosseguirem os estudos de marinha, «hum Lente professor habil que não só instruisse no conhecimento de Nautica, mas que também conduzisse estes officiaes à perfeição de fazer os seus respectivos deveres, navegando nos navios nas ocasiões de dar cassa e de combater, ou quando estão a bordo nos portos, e tambem quando estão em terra tratando do armamento, desarmamento, e dos arranjammentos economicos da sua inspecção»¹⁰⁴.

Este pedido foi satisfeito e, em 1776, a «Aula de Navegação» foi reformada surgindo, em sua substituição, a «Aula de Marinha», que foi frequentada por alunos que, no dizer de um relatório da época, «tinham bastante cuidado e aplicação, (fazendo) os progressos mais vantajosos». No entanto a sua frequência foi-se reduzindo e, em 1807, ficou como cadeira anexa ao «Curso de Fortificação».

Dez anos mais tarde, por Portaria assinada pelo Conde do Rio Pardo em 26 de Julho de 1817, o Curso de Fortificação e a Aula de Marinha foram extintos, sendo substituídos pela Academia Militar de Goa, onde se leccionavam três cursos: o de Artilharia, o de Marinha e o de Engenharia.

O distinto oficial da Marinha de Guerra Comandante Lopes Lima¹⁰⁵, quando governador da Índia, introduziu várias reformas no ensino da Academia Militar de Goa, uma das quais, determinada por Portaria de 18 de Agosto de 1841, foi a da extinção do curso de Marinha. Em sua substituição prometeu que se formaria uma «cadeira de pilotagem», o que se concretizou em 14 de Agosto de 1843 mas, durante as três décadas da sua existência, teve sempre reduzida frequência.

A Academia Militar de Goa, designada, desde de 1841, por Escola Matemática e Militar, teve várias reformas e, numa dessas reorganizações, em 1859, a «cadeira de pilotagem» foi transformada na «7.^a Cadeira — astronomia, navegação, construção naval e manobra» mas, a reorganização de 1867 refere que foi extinta a «cadeira de pilotagem».

Com a extinção do Exército da Índia, em 1871, a Escola Matemática e Militar de Goa também foi extinta sendo criado, para sua substituição,

¹⁰⁴ Transcrição da p. 126 do 2.º vol., do trabalho de Menezes Bragança, citado na nota ¹⁰¹.

¹⁰⁵ Lopes de Lima, durante o seu governo, de 1840 a 1842, cometeu várias acções contrárias aos interesses da Índia, algumas das quais não se coadunavam com o seu espírito culto e apaixonado da investigação histórica. Uma dessas acções foi o ter mandado refundir vários canhões de bronze, alguns de grande valor histórico e artístico, como por exemplo a maravilhosa peça de Pedro Dias Bocarro conhecida pelo nome de *Santa Catarina*. Vidé: *Hist. de Goa* de Padre Gabriel Saldanha, 1.º vol., p. 271.

o Instituto Profissional de Nova Goa, onde volta a reaparecer o «Curso de Pilotagem». Não conseguimos apurar as razões do reaparecimento deste curso mas, talvez, isso se devesse à criação da Escola de Pilotagem de Macau.

Com efeito uma Carta de Lei, datada de 5 de Julho de 1862, criou a «Escola de Pilotagem de Macau», cuja abertura se fez no dia 20 de Dezembro do ano seguinte, estando matriculados dez alunos. Em 31 de Março de 1875 o Ministro da Marinha e Ultramar informou o Parlamento que «a Aula de pilotagem (de Macau) tem justificado a sua existência pelos bons resultados que d'ella se hão colhido». Segundo nos parece a Escola de Pilotagem, nessa ocasião, ter-se-ia transformado na «Cadeira Náutica» que, seis anos mais tarde, o Decreto de 22 de Dezembro de 1881 mandava anexar ao «Seminario-liceu, constituindo curso facultativo e de externato»¹⁰⁶. Nesta situação veio a desaparecer a «Cadeira de Náutica» da cidade de Macau, em data que também desconhecemos.

É possível que, com o «Curso de Pilotagem» de Goa, tivesse sucedido o mesmo, pois só conseguimos apurar que a sua frequência foi sempre muito reduzida e que, quando em 1892 o Instituto Profissional foi fundido no Liceu Nacional de Nova Goa, passou a «cadeira facultativa», desaparecendo paulatinamente, sem deixar qualquer rasto, nem sequer uma simples alusão na reorganização da instrução secundária em Portugal, em fins de Dezembro de 1894.

Terminaram, assim, os estudos navais no Estado da Índia.

Retrocedendo no tempo, voltemos aos meados do Século XVIII para nos debruçar, um pouco, sobre alguns aspectos relativos ao pessoal da Marinha Mercante.

À data do armamento de um navio o capitão mandava içar uma bandeira a «pedir gente» e, à noite, os seus marinheiros percorriam as tabernas para aliciarem mais homens. Mas, nem sempre, se conseguia recrutar a guarnição necessária e, então, era preciso recorrer aos presos das cadeias. Estes, a troco do pagamento de uma fiança ou das penas pecuniárias a que tinham sido condenados, prestavam-se a servir a bordo. De qualquer modo obtinha-se uma guarnição de maus elementos, muitas vezes perigosos criminosos sem qualquer afinidade para a vida do mar.

No caso dos oficiais o recrutamento era em moldes semelhantes, contando-se a competência profissional mais pela bravura pessoal do que

¹⁰⁶ Consulte-se, para um melhor esclarecimento, a *Hist. dos Estabelecimentos Científicos em Portugal* de S. Ribeiro, Tomo XII, pp. 128 e 134 e Tomo XIII, pp. 326 a 328.

pelos conhecimentos náuticos. Aliás estes eram difíceis de se adquirirem dado à quase inexistência de estabelecimentos de ensino náutico, pois segundo as palavras do Almirante Avelino Teixeira da Mota ¹⁰⁷, «... o cosmógrafo-mor limitava-se a ensinar aos rudes pilotos uma arte essencialmente análoga à do século XVI ...» e, assim, o mar continuava a ser «a grande e verdadeira escola dos pilotos portugueses» ¹⁰⁸.

Com efeito, num contrato com um armador ¹⁰⁹ encontra-se a seguinte cláusula que talvez fosse comum em todos os contratos similares e, por isso, merece ser transcrita e tida em atenção:

«... Que os ditos navios navegáram com bandeira, e equipagem Portuguesa; e sendo-lhes necessários alguns Pilotos, ou Sobre-cargas * Estrangeiros, não poderão receber mais de dous Pilotos, e dous Sobre-cargas em cada hum dos Navios Grandes, e hum Piloto, e hum Sobre-carga em cada hum dos navios pequenos, obrigando-os a dar escola de maração ** e comercio aos Portuguezes imperitos».

Em 1762 surgiram, entre nós, os primeiros guardas-marinhas «... com graduação de Alferes de infantaria e classificação de Cadetes *** na con-

¹⁰⁷ In «Um Século na História da Navegação» a p. 66 de *Mar, Além Mar*, publicação da Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa 1972.

¹⁰⁸ Almirante Teixeira da Mota in «A Arte de Navegar no Mediterrâneo», a p. 470 dos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1957.

¹⁰⁹ Vidé: «Condições à concessão a Feliciano Velho Oldemberg do commercio nos portos da Índia e China, por dez annos», assinado por Diogo de Mendonça Corte-Real e publicado na *Collecção de Leys de D. José I*, tomo I, p. 358.

* «SOBRE CARGA. — A pessoa incumbida de negociar a carga do navio, representando o proprietário», in *Diccionario Marítimo Brasileiro*, Rio de Janeiro 1877.

** O itálico é nosso.

*** Meramente a título de curiosidade transcreve-se do Alvará de 16 de Março de 1757, criando em cada Companhia dos Regimentos de Infantaria, Cavalaria Dragoens e Artilharia, tres Cadetes, publicado na *Collecção de Leys de D. José I*, tomo II, p. 367, o seguinte:

«Cadetes ... Entrarão em casa do General na sala onde estiverem os Officiaes de Patente; assentando-se sempre que estes assentarem, pondo os chapéos sempre que elles se cobrirem; e sendo isentos de trazerem bigodes.

Quando concorrerem com Sargentos, ou Furrteis se observará entre todos reciprocamente a politica de se não assentarem, nem porem o chapeo, huns delles sem que os outros se cubram, e assentem».

Pode-se acrescentar que a partir do Séc. XVII regulamentou-se, no nosso Exército, o uso de barbas e bigodes. No Regulamento Geral do Serviço do Exército, promulgado

formidade do Alvará da sua criação de 18^a de Março de 1757»¹¹⁰. face ao Decreto de 2 de Julho, em que o Marquês de Pombal escreveu que: «... considerando o muito que convém ao regular serviço da Marinha que nella haja educação de Officiaes que se fação dignos pela sua instrução e prestimo de subirem aos postos e de nelles cumprirem as suas obrigações como espero: Hei por bem criar por ora vinte e quatro Guardas-Marinhas que terão a graduação de Alferes de Infantaria e os mesmos soldos».

Treze anos mais tarde o Marquês de Pombal voltaria a escrever em decreto que seria assinado pelo Rei em 9 de Julho, que «sendo informado, da pouca applicação e aproveitamento que tem mostrado no exercicio de seus empregos a maior parte dos guardas-marinhas» era extinta esta classe de officiaes que seria substituída «por hum voluntariado para rapazes de 12 a 16 annos ... que vão servir nas fragatas com rações de grumetes».

Por volta do ano de 1760 os negociantes da cidade do Porto solicitaram ao Rei autorização para construírem e armarem, por sua conta, duas fragatas de guerra, de 24 a 30 peças,¹¹¹ para comboiarem os seus navios e fazerem o policiamento da costa norte, então assolada por vários barcos de piratas e corsários. Este pedido foi deferido, por diploma de 24 de Novembro de 1761 e, no ano seguinte, como consequência, foi promulgado um outro decreto, datado de 30 de Julho, em que o Rei D. José considerando que era «... justo e necessario que ao mesmo tempo se criem Officiaes com educação... achava por bem crear doze Tenentes do mar e dezoito Guardas-Marinhas para servirem nas referidas Fragatas com Aula, e Residencia na mesma cidade do Porto...»¹¹².

Este último diploma originaria nova petição dos comerciantes do Porto — que fosse naquela cidade criada «uma Escola Náutica para habili-

por Dec. de 6 de Junho de 1914 — só alterado, na 2.^a Parte, pelo Dec.-Lei n.º 518/80 de 5 de Novembro — continha, na 2.^a Parte, Secção 5.ª, a seguinte disposição: «Art. 159.º — Os Officiaes e praças de pré conservação sempre o bigode ...». Para um melhor esclarecimento consulte-se o *Jornal do Exército* de Novembro de 1972, p. 48 e 49.

* Indicado, certamente por lapso, a data de 18, pois o Alvará é do dia 16 de Março, conforme se constatou em: *Collecção Chronológica das Leis Extravagantes*, Tomo IV, p. 16; *Systema dos Regimentos ou Collecção de Legislação*, Livro 5.º, p. 253.

¹¹⁰ Transcrição da p. 6 de *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar* (1317-1856) de A. L. Costa Almeida, Lisboa 1856.

¹¹¹ Mau grado todas as diligências effectuadas, não nos foi possível saber o nome destas duas fragatas.

¹¹² A petição de 18 de Outubro de 1761, o Alvará de 24 de Novembro de 1761 bem como o Decreto de 30 de Julho de 1762, encontram-se transcritos a pp. 296 a 301 do 1.º vol. da *Hist. dos Estabelecimentos Scientificos em Portugal* de S. Ribeiro.

tarem as tripulações, de officiaes e graduados, que guarneceriam as fragatas».

Foi, então, que por Carta Régia de 29 de Outubro de 1764 se criou uma «Aula Náutica para nella se instruirem os officiaes que guarnecessem as duas fragatas que os commerciantes do Porto tinham estabelecido e pagavam para cobrirem a costa e protegerem o commercio da cidade»¹¹³.

Porém, em Lisboa, o ensino náutico estava de tal maneira degradado que, no dizer¹¹⁴ do Almirante Teixeira da Mota: «Abisma-se o pensamento nas mais tristes cogitações quando se lança o olhar sobre o panorama da Ciência Portuguesa de seiscentos e setecentos, e mais dolorosa se torna ainda a realidade quando se compara com o que se passava na Holanda, Inglaterra e França. Dir-se-ia que caiu sobre nós uma maldição...»

Garção Stockler que não só foi contemporâneo da Aula do Cosmógrafo como também foi um distinto¹¹⁵ lente de matemática na Academia Real de Marinha de Lisboa — e, portanto, uma autoridade sobre o assunto — deixou-nos¹¹⁶ o seguinte testemunho:

«O estudo da navegação estava reduzido á ultima decadencia; basta dizer que o cargo de cosmographo mór estava reduzido a officio hereditario: como se os talentos e as sciencias se transmitissem de paes a filhos, á maneira de bens allodiaes em virtude das leis civis. Toda a sciencia e que na aula se ensinava, se reduzia ao conhecimento da esphera, e dos diversos meios graphicos, e trigonometricos de determinar no mar a situação do navio pela derrota estimada; isto é, pela medida da velocidade avaliada pela barquinha, pelo angulo do rumo determinado pela agulha de marear, e pela mais grosseira e arbitraria estima do abatimento. Esta imperfeitissima derrota apenas se ensinava a corrigir pela latitude derivada da observação da altura meri-

¹¹³ Segundo alguns autores, como Rogério Fernandes in *O Pensamento Pedagógico em Portugal*, Lisboa 1978, p. 85, «... nas primeiras bases da reforma pombalina da instrução, (estava) a fundação da ... Real Escola Náutica no Porto (1762)».

¹¹⁴ In «Um Século na História da Navegação» publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1945 e na obra já referida *Mar, Além Mar*.

¹¹⁵ A figura e obra de Francisco Borja Garção Stockler, barão da Vila da Praia, nascido em 1759 e falecido em 1829, é muito controversa. No entanto como matemático foi muito considerado e o seu livro *Ensaio histórico sobre a origem e progressos das mathematicas em Portugal*, impresso em Paris em 1819, mereceu os melhores elogios.

¹¹⁶ A pp. 69 e 70 da obra anteriormente mencionada. Transcrição de *Hist. Estab. Scient.* de S. Ribeiro, 2.º vol., p. 69.

diana do sol, observação que as circunstancias do tempo muitas vezes impedem poder fazer-se a bordo. A variação da agulha magnética apenas se ensinava a determinar pela observação da amplitude ortiva, ou occidua do sol; reputando-se por uma sublimidade a que nem todos podiam chegar, o determiná-la pela observação do angulo azimuthal; segredo que só se comunicava a algum discipulo de grande esperança».

O ano de 1779 trouxe profundas alterações ao ensino naval pois, em 20 de Janeiro, um decreto ¹¹⁷ atendendo a «que haja sujeitos habeis, que saibam e exercitem fundamentalmente a Arte da navegação ... e que a Marinha tenha pilotos capazes de se empregarem na dita navegação ...», determinava que a secular «Aula do Cosmógrafo-mór» — que datava de 1529 — fosse substituída pela «Aula dos Pilotos», a ser leccionada por um lente catedrático ¹¹⁸ da Academia Real de Marinha, estabelecimento que viria a ser criado por Alvará de 5 de Agosto e que teria como sede o Real Colégio dos Nobres ¹¹⁹.

Esta Academia Real de Marinha de Lisboa não tinha qualquer carácter militar nem se destinava, exclusivamente, a formar oficiais de marinha pois «o pensamento do legislador... foi o de proporcionar aos portuguezes o estudo das sciencias indispensaveis, não só para se instruirem, senão também para se aperfeiçoarem na arte e pratica da navegação» ¹²⁰. Assim ministrava-se um curso de matemáticas, em três anos, no primeiro dos quais se ensinava aritmética, geometria, trigonometria e principios de álgebra; no segundo: cálculo e mecânica; no último ano: elementos de astronomia e teoria da navegação. Findo o curso os alunos eram considerados «matemáticos académicos» e podiam concorrer a oficiais do exército ou da marinha e, ainda, ao curso de engenheiros.

¹¹⁷ Encontra-se transcrito a p. 68 do 2.º vol. da *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal* de S. Ribeiro.

¹¹⁸ O primeiro lente a ser nomeado foi o professor do Colégio dos Nobres, engenheiro Miguel António Ciera. Seu filho, «doutor em matemática» foi depois lente da cadeira de «Astronomia e Navegação».

¹¹⁹ O Real Colégio dos Nobres, destinado à educação militar e científica da nobreza, foi criado por Carta Régia de 7 de Março de 1761. Sobre este Colégio pode-se consultar a obra já muito citada de Silvestre Ribeiro, 3.º tomo, p. 126. Vidé o «Aviso» de 26 de Outubro de 1779, que se encontra transcrito a p. 413 do 5.º vol. da *Hist. do Exército Português*. Provas do Gen. Cristóvão Ayres.

¹²⁰ Citação de Silvestre Ribeiro in *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal*, p. 33 do 2.º tomo.

Os que fossem para a marinha de guerra podiam seguir dois quadros diferentes: os de oficiais de mar e guerra e o de pilotos das naus de guerra. No primeiro caso tinham que prestar «dois annos de exercicio no mar, comprehendendo uma viagem á India ou ao Brasil», no segundo caso necessitavam de «se exercitarem, por espaço de dois annos, na pratica da navegação e manobra, sustentados à custa da fazenda». Para a carreira de pilotos da marinha mercante bastava só a frequência, com aproveitamento, de dois anos na Academia Real de Marinha ¹²¹.

Páginas atrás ¹²², ao indicarem-se os primórdios da Restauração, aludiu-se à existência de uma escola de navegação para pilotos da Marinha Mercante. Em 1737, um Aviso datado de 27 de Outubro, declarava quais as qualificações e graduações hierárquicas que deviam ter os oficiais daquela corporação ¹²³ e, nos anos seguintes, foram publicados vários diplomas fixando os efectivos e condições de promoção ¹²⁴, acabando a Resolução do Almirantado, datada de 10 de Fevereiro de 1798, por estabelecer que os pilotos só «teriam acesso às classes superiores à medida da habilidade e applicação que mostrassem nos conhecimentos adquiridos pela prática, e tambem do seu bom procedimento».

Remontando no tempo pode-se indicar, ainda relacionado com a pilotagem, que um Alvará datado de 4 de Fevereiro de 1803, criou no Brasil a «Escola de Praticos para segurança da navegação das capitancias de Maranhão e Pará», cujos alunos «deveriam, em duas escunas, praticar nos cannaes que formam as entradas e saidas d'estes portos». Ao que se nos afigura esta Escola tornou-se de grande proficiência habilitando pilotos para toda a costa e julgamos que tivesse sido o gérmen das actuais Escolas Náuticas brasileiras.

Voltando aos primeiros tempos do reinado de D. Maria I há a referir que esta Rainha restabeleceu a Companhia dos Guardas-Marinhas, que o Marquês de Pombal tinha extinguido em 1774. Para isso foi promulgado o Decreto de 14 de Dezembro de 1782 ¹²⁵, derogando o de 9 de Julho de 1774 e repondo em vigor o de 2 de Julho de 1761, criando, assim, «de

¹²¹ Citação de Silvestre Ribeiro in *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal*, p. 34 do 2.º tomo.

¹²² A p. 16 e seguintes.

¹²³ Não nos foi possível consultar este *Aviso*, só se tendo encontrado algumas referências ao mesmo, pelo que a indicação é feita sob reserva.

¹²⁴ Consulte-se, para um melhor esclarecimento, as pp. 404 e seguintes do 3.º tomo da *Hist. Estab. Scient. em Portugal* de S. Ribeiro.

¹²⁵ Transcrito a p. 427 de *Quadros Navais* do Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares, edição da Biblioteca e Museu de Marinha, Lisboa 1942.

novo a Companhia dos Guardas-Marinhas» sediada no edifício do Arsenal de Marinha, tendo um efectivo de 48 Guardas-Marinhas, os quais receberiam instrução naval e militar, além de terem que frequentar o curso da Academia Real de Marinha ¹²⁶.

Seriam admitidos a esta Companhia indivíduos com mais de 14 anos e menos de 18 «com as provanças exigidas para os cadetes ou que fossem filhos de capitães-tenentes para cima; podendo ser admitidos aqueles discipulos da Academia Real de Marinha de Lisboa ... que mostrassem ter estudos mathemáticos ... e terem sido aprovados com premio».

Consta ¹²⁷ da «Gazeta de Lisboa» do dia 19 de Agosto de 1783 que: «Em consequência do decreto de 14 de Dezembro do ano passado, pelo qual Sua Magestade foi servida criar uma companhia de quarenta e oito guardas-marinhas, foi a mesma Senhora também servida ordenar o estabelecimento de uma Academia de Marinha para a instrução da mesma companhia ...».

Surgiu, assim, a Academia Real dos Guardas-Marinhas que, conforme frisa o catálogo da Exposição do Bicentenário da Escola Naval, «... não foi criada por lei, surgiu consuetudinariamente».

Deste modo ficaram a existir em Lisboa dois estabelecimentos — a Academia Real de Marinha e a Academia Real dos Guardas-Marinhas — ministrando um ensino similar e com a finalidade de formar oficiais de marinha. Simplesmente, na Academia Real dos Guardas-Marinhas só eram admitidos alunos que apresentassem provas de nobreza, os quais, findo o curso, ingressavam no quadro dos oficiais da Armada, enquanto que, na Academia Real de Marinha, atendia-se mais a determinados graus de habilitações do que à ascendência mas, os seus alunos seriam, principalmente, destinados a oficiais da marinha mercante e, só nalguns casos especiais, ingressariam na Armada.

Pouco tempo depois, um Decreto datado de 14 de Julho de 1788 aumentava o número de Guardas-Marinhas de 48 para 60 e acrescentava

¹²⁶ Segundo Fontoura da Costa em «A instrução prática dos Aspirantes e Guardas-Marinhas», publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1902, p. 135, «Na companhia de Guardas-Marinhas eram admitidos indivíduos — alguns com simples conhecimentos de primeiras letras, aos quais eram ministrados «estudos especiais» para depois poderem cursar a Academia dos Guardas-Marinhas, onde tinham três anos dos chamados estudos matemáticos».

¹²⁷ Citação do Almirante Celestino Soares em *Quadros Navais*, edição anteriormente indicada, p. 426.

à Companhia «24 Aspirantes^{*}, com a qualificação de cadetes», de idades compreendidas entre os 14 e 16 anos.

A instrução naval dos Guardas-Marinhas completava-se com uma viagem e, assim, o Aviso de 30 de Junho de 1790 dava a conhecer que o Conde de S. Vicente de Lisboa¹²⁸ «saira para o mar largo a bordo da fragata Cysne, com os Guardas-Marinhas, para fazer exercicios práticos», o que se nos afigura ter sido a primeira viagem com a finalidade única de instrução a um curso de oficiais de marinha¹²⁹.

O ano de 1796 constituiu um importante marco na história da Marinha de Guerra Portuguesa em consequência da excepcional gerência de Martinho de Melo e Castro na Secretaria dos Negócios de Marinha e Ultramar¹³⁰.

Como seria difícil indicar todas as reformas que àquele ilustre estadista e diplomata a Marinha ficou a dever, só nos podemos referir, e em

* A título de curiosidade transcreve-se o seguinte passo do Decreto de 14 de Julho de 1788: «E não sendo esta Classe dos referidos Aspirantes estabelecida a outro algum fim, que não seja o de examinar, e conhecer o genio, propensão, talentos, e outras qualidades de cada um dos ditos Aspirantes, adequadas, e precisas para o importante, e laborioso serviço da Marinha; assim como os que as tiverem devem ser animadas, e attendidos conforme os seus merecimentos, assim os que forem destituídos d'ellas devem ser despedidos, como improprios, e inúteis ao referido serviço: E isto mesmo se praticará com os Guardas Marinhas que se acharem nas mesmas circunstancias. «Transcrição de S. Ribeiro in *Hist. dos Estab. Scient. de Portugal*, 2.º Tomo, p. 63.

¹²⁸ Manuel Carlos da Cunha e Tavora, 6.º Conde de S. Vicente, conselheiro de guerra e grande do reino. Nasceu em 1729 e morreu em 1795. O Almirante Celestino Soares tem, a p. 426 de «Quadros Navais», a seguinte citação transcrita da *Gazeta de Lisboa* de 20 de Agosto de 1782: «Sua Magestade foi servida por decreto de 2 do corrente mês conceder ao Ex.^{mo} Conde de S. Vicente, marechal de campo dos reais exércitos, passagem com o mesmo posto para o serviço de mar ...».

¹²⁹ O comandante A. Marques Esparteiro no seu artigo «Subsídios para a História da Marinha de Guerra. Corvetas Mistas Portuguesas (1858-1913)», publicado nos *Anais do Clube Militar Naval* em 1958, refere-se a p. 776, às seguintes viagens de instrução: 1790 — fragata *Cisne* e bergantim *Falcão*, 1852, 1853, 1854 — corveta *Porto*, 1865, 1872 — corveta *D. João I*, 1878 — fragata *D. Fernando*, 1875 — corveta *Bartolomeu Dias*.

O Almirante Gago Coutinho, sobre este assunto, escreveu os seguintes artigos, todos de grande interesse: «Cruzeiro de Instrução da Corveta *Duque de Terceira*»; «Navio Escola de Officiaes»; «Necessidade de navios-escolas navegando», publicados nos *Anais do Clube Militar Naval*, respectivamente em: 1895/1896; 1904 e 1921.

O Almirante Braz de Oliveira em *Narrativas Navais*, p. 421 descreve a viagem de instrução da corveta *D. João I* em 1872.

¹³⁰ Vidé: Alvará de 28 de Julho de 1736 pelo qual foram criadas «... tres Secretarias de Estado uma dos Negocios Interiores do Reino: outra dos que pertencem à Marinha e Dominios Ultramarinos: e outra dos Negocios Estrangeiros e da Guerra».

poucas palavras, às que, por qualquer modo, se relacionam com o ensino naval e à preocupação que então houve, no tocante às promoções dos oficiais: — estas deviam-se fazer tendo, unicamente, em atenção «o merecimento»¹³¹ e, «em igualdade de merecimentos, e embarques (os que) tivessem mais conhecimentos Theoricos»¹³².

O Alvará de 20 de Maio de 1796¹³³ permitiu aos alunos da Academia de Marinha que aspirassem «à honra de serem incorporados entre os Officiaes da Armada Real ... (e) que tivessem completado o curso inteiro de mathematicas, apresentando as attestações determinadas nos estatutos, de poderem requerer para serem aceitos nas naus e fragatas ... debaixo da denominação de voluntarios da real Academia de Marinha ... (e), dando nos mesmos embarques todas as provas de capacidade, e genio para a vida do mar, e aprendendo a bordo dos sobreditos navios aquellas artes, serviço, e disciplina ... poderiam ser propostos para 2.^{os} tenentes da Armada Real».

Teria, renascido¹³⁴, assim, a classe dos Voluntários — espécie de «oficiais milicianos» — que, legislação posterior¹³⁵ fixava as normas de admissão e «os estudos que devem aprender para se habilitarem, e serem empregados nos navios de guerra como tais».

Como curiosidade regista-se o facto de os Voluntários da Armada só terem soldo — e de grumete — durante o embarque.

Pode-se, ainda, acrescentar que pouco durou o Corpo de Voluntários da Armada pois foi extinto em 27 de Agosto de 1832 sendo os indivíduos que o compunham considerados «Aspirantes ... e depois de terem adquirido a instrução prática de Guardas-Marinhas, seriam promovidos a Guardas-Marinhas extraordinários e, seguidamente propostos para 2.^{os} tenentes».

¹³¹ Consulta do Conselho do Almirantado de 22 de Outubro de 1796.

¹³² Resolução Régia de 5 de Novembro de 1796, transcrita na íntegra no Tomo 3.º, p. 405 da já muito citada *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal* de J. S. Ribeiro.

¹³³ Encontra-se transcrito a p. 375 do 2.º Tomo, da obra anteriormente citada.

¹³⁴ A p. 658 do *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e Ultramar*, Costa Almeida refere que o Alvará de 21 de Março de 1796 cria «os Voluntarios para o serviço da Armada com soldo só durante os embarques», baseando-se nas *Noções de Legislação Naval Portugueza* do Conselheiro José Maria Dantas Pereira. Contudo não se conseguiu localizar este Alvará nas várias obras de legislação consultadas. Acresce que o próprio C. Almeida parece contradizer-se quando, a p. 7 da mesma obra se refere ao Alvará de 20 de Maio de 1796 como «creando os Voluntarios para a Armada».

¹³⁵ Decretos de 6 de Julho de 1798 e 13 de Novembro de 1800.

Em 1 de Abril de 1796 uma Carta de Lei estabeleceu os estatutos da Academia Real de Guardas-Marinhas, na qual se «leccionariam todas as aulas e exercicios praticos necessarios para constituir a habilitação de Officiaes de Mar e Guerra, com o curso privativo de mathematicas idêntico ao que se tinha estabelecido na Academia de Marinha por Decreto de 5 de Agosto de 1779».

A 26 de Outubro surgiu outra Carta de Lei, de enorme importância, em que a Rainha D. Maria I promulgava um diploma que ficaria conhecido pelo nome de «Regimento do Almirantado e da Fazenda de Marinha».

Salienta-se que este diploma fora concebido por Martinho de Melo e Castro, que se considerava «um homem ignorante das cousas do mar». Por isso, Melo e Castro, para poder exercer as suas funções, rodeou-se dos mais competentes officiaes de marinha, e os bons resultados da sua experiência levaram-no a escrever no preâmbulo do citado Regimento:

«... porque sendo a arma de marinha tão cheia de especialidades, e representando o ministro só a vontade do soberano; e podendo por este ser escolhido em qualquer classe da sociedade inteiramente ignorante das cousas do mar, preciso se tornava um corpo Technico que o coadjuvasse».

Assim o Conselho do Almirantado ficou sendo o corpo superior «da boa administração da Marinha em todos os ramos da sua dependência». Segundo o número 5 do Titulo I deste diploma, caberia ao Presidente do Conselho do Almirantado «... a inspecção de tudo o que toca à Academia Real de Marinha ... e ficará a seu cargo não só o fazer executar tudo o que se acha estabelecido para promover os Estudos, e Instrução do Corpo dos Guardas-Marinhas; mas outro fim, o propôr tudo o que julgar convir para melhorar este estabelecimento, e para o promover, estabelecendo os cruzeiros regulares das curvetas para o ensino, e prática dos Guardas-Marinhas».

Esta Carta de Lei contemplava, ainda, um importante sector da nossa marinha — o da construção naval. Com effeito, um dos seus parágrafos anotava que «... sem os mais solidos conhecimentos da architectura naval, que dependem da reunião das maiores luzes theoricas e praticas, e da facilidade e habilidade no desenho, não póde subsistir uma boa construção de náos de toda a qualidade...» e, por isso, criava a Academia de Construção Naval, com um corpo de engenheiros construtores e duas

classes de alunos: ¹³⁶ «... os primeiros, destinados a engenheiros construtores, reuniriam todos os conhecimentos praticos ás maiores luzes theoricas; os segundos, com acesso aos logares de mandadores, contra-mestres, até mestres da ribeira, teriam todos os conhecimentos praticos, e dos theoricos apenas a parte indispensavel para o exercicio dos indicados misteres».

A Resolução Régia datada de 22 de Novembro de 1796 autorizava os alunos das duas Academias de Marinha que concluíssem os estudos matemáticos «e se quizessem empregar na architectura naval, fossem logo nomeados aspirantes de engenheiros construtores» ficando com a graduação de guardas-marinhas. Frequentariam determinadas aulas de fortificação e engenharia e, quando terminassem «o curso theorico e pratico de construção naval, e se mostrassem habéis para merecerem o emprego de engenheiros construtores seriam promovidos a 2.^{os} Tenentes»¹³⁷.

Há a notar, ainda, o aspecto prático do curso de engenheiros construtores pois estes teriam que «... embarcar nos navios de guerra, e nos de ensino para os guardas-marinhas, a fim de adquirirem os conhecimentos praticos, que podem servir à perfeição da arte de construção, e de estudarem e reconhecerem praticamente os efeitos que resultam da mastreação e da disposição dos lastros dos navios»¹³⁸.

Como escreveu Silvestre Ribeiro ¹³⁹: «A theoria luminosa, a pratica experiente estavam enlaçadas estreitamente nas disposições da lei», mas pode-se acrescentar que, nos construtores portugueses, havia a herança de um povo voltado para o mar.

Por isso talvez caiba, aqui, recordar, embora em ligeiros apontamentos, o que foi a nossa construção naval.

Conforme consta na obra *Portugal, Diccionário Histórico* ¹⁴⁰ «No seculo xv, os portuguezes fizeram também progressos na architectura naval, as suas armadas eram temidas, os seus navios d'uma forte construção; o sistema das ligações para as differentes peças de construção, a madeira de talhar as cavernas para formar os delgados de vante, a união das peças que formavam o carro da pôpa ou almeida, composto de gios,

¹³⁶ Vidé 2.^o Tomo, pp. 35, 377 e 430 da *Hist. Estab. Scient. em Portugal*, de J. S. Ribeiro.

¹³⁷ *Idem.*

¹³⁸ In *Hist. Estab. Scient. em Port.*, de J. S. Ribeiro, 3.^o Tomo, p. 201.

¹³⁹ Obra anteriormente citada, pp. 209 a 210 que, pelo seu interesse devem ser consultadas.

¹⁴⁰ A p. 673 do 1.^o vol.

porquetes e mancos, etc., tudo tornava os nossos navios mais perfeitos e mais aptos para a navegação».

Durante séculos,¹⁴¹ os segredos da arte de arquitectura naval transmitiram-se dos «mestres» para os filhos, mantendo-se as técnicas de construção de navios quase imutáveis até aos anos de 1600¹⁴², altura em que surgiu a influência inglesa que fez desaparecer certas práticas tradicionais introduzindo, em contra-partida, novos traçados e terminologia.

Os navios construídos pelos portugueses no Séc. XVI em Goa, Moçambique, Angediva, Socotorá, Rio de Janeiro, Baía, etc., etc., eram segundo as técnicas e «pelas vitolas dos que se fazem na ribeira das naos desta cidade de Lisboa», conforme indicava um Regimento datado de 23 de Fevereiro de 1615, no entanto pouco se sabe sobre os mestres construtores desses navios, quem lhes ensinou a arte, quais eram os seus conhecimentos e que ensinamentos legaram aos vindouros¹⁴³.

João de Barros referiu que Bartolomeu Dias — um dos «oficiais do mar» do tempo de D. João II — fora nomeado para superintender na construção dos navios que Vasco da Gama levaria na descoberta do caminho marítimo para a Índia. Essa nomeação faz pressupor que Bartolomeu Dias, além de conhecimentos de navegação e marinharia tivesse, também, aprendido a arte de construção naval, o que aliás parece ter sucedido a outros «oficiais do mar» de então, como, por exemplo, Afonso de Albuquerque.

¹⁴¹ Silvestre Ribeiro apresentou a p. 207 do 3.º Tomo da obra já muito citada, uma relação cronológica de factos relacionados com a construção naval portuguesa, desde 1500 a 1974.

¹⁴² Um documento de 26 de Março de 1608, que se encontra transcrito no Tomo 1.º, p. 239 dos *Livros das Monções* refere a ordem real de se «construírem 4 galiões cada anno, sendo do porte dos da Inglaterra, para melhor servirem na guerra do sul».

¹⁴³ A bibliografia sobre construções navais nos séculos XVI e XVII, que se referenciou — e muita da qual foi consultada — é muito vasta, pelo que seria difícil enumerá-la. Por isso indicamos só os seguintes livros contemporâneos: *Livro da Fabrica das Naus* de Fernando de Oliveira, *Livro das Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes e *Livro Primeiro de Architectura Naval* de João Baptista Lavanha, editados, respectivamente, em 1570 (?), 1616 e 1600 e todos de notável clareza de exposição e de excelentes figuras.

Indica-se ainda, dado o seu grande interesse a Carta Régia de 21 de Março de 1692 que enviou para Goa os «Apontamentos necessarios para a construção naval de fragatas com 11, 13, 16, 19 e 21 rumos de quilha de esquadria a esquadria». Esta carta encontra-se no «Livro das Monções» fls. 205 a 209, está microfilmada na Filmoteca Ultramarina Portuguesa (micro: F 4 G 1 D 2: 35/2 a 5; 36/1) e foi transcrita nos *Anais do Clube Militar Naval* do ano de 1890 pelo Comandante A. Pereira de Paiva e Pona.

Consulte-se, também, o Alvará de 11 de Junho de 1765 sobre construções de navios, suas formas e medições.

A Ribeira das Naus de Lisboa foi uma verdadeira escola prática de construção naval. Era orientada pela Junta das Fábricas e os seus «mestres e officiaes» deviam ter conhecimentos de aritmética e geometria e, obrigatoriamente tinham que os transmitir a dois ou três dos seus aprendizes, para que estes, um dia, os pudessem substituir. O mesmo sucedia aos «carpinteiros de machado» que tinham de se fazer acompanhar por um aprendiz, para lhe ensinar a arte.

No entanto a primeira notícia que se encontrou¹⁴⁴ referente ao ensino oficial da construção naval foi a Carta Régia de 6 de Março de 1713, recomendando ao Governador da Baía o «aumento e adiamento da Aula de Artilharia e Architectura Naval». Talvez, por analogia com esta ordem, o Marquês da Fronteira, então Vedor da Fazenda na Repartição dos Armazéns de Guiné e Índia, sugeria¹⁴⁵ que não só «os mestres das construções navaes tivessem principios de mathematica, e conhecimento das diversas fórmás do fabrico estrangeiro» como também se «estabelecessem escolas, nas quaes os alumnos da classe dos officiaes de mar e guerra aprendessem os principios theoricos e praticos, indispensaveis para o bom desempenho de sua importantissima profissão»¹⁴⁶.

Um outro diploma¹⁴⁷, o Alvará de 13 de Agosto de 1781, refere a criação, em Lisboa, de uma «Aula de desenho de história, figura e architectura naval» que, pelos conhecimentos exigidos aos seus alunos — matemática e marinharía, além de prática de navegação — leva-nos a pensar que teria sido um dos mais evoluídos cursos de então, precedente da «Escola de Construção e Architectura Naval», vulgarmente chamada, «Academia de Construção», criada, como já se referiu, por Carta de Lei de 26 de Outubro de 1796.

Um Decreto, datado de 17 de Dezembro de 1813, considerando a significativa redução dos trabalhos de construção naval e que por esse

¹⁴⁴ Mencionada em *Índice Chronológico Remissivo* de João Pedro Ribeiro, tomo 2.º p. 141 e *Collecção Chronologia da Legislação Portuguesa* de João Paulo F. N. de Araújo, tomo 23.º, p. 117, no entanto não se encontra referida na *Hist. da Engenharia Militar Portuguesa na Construção do Brasil* do Gen. Lyra Tavares nem qualquer outra obra consultada.

¹⁴⁵ Em 4 de Novembro de 1713.

¹⁴⁶ Conforme J. Silvestre Ribeiro a p. 208 do 3.º Tomo da já muito citada obra *História dos Estabelecimentos Scientificos Litterarios e Artisticos de Portugal*.

¹⁴⁷ Referido por Costa Almeida na sua obra *Repertorio Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, p. 102. Na mesma obra, a p. 301, refere-se ao Alvará de 23 de Agosto de 1781 que criou a Escola de Desenho de História, Figura e Architectura Civil, debaixo da Inspecção da Mesa Censoria.

motivo era «quasi inutil e ociosa a classe dos aspirantes engenheiros construtores» extinguiu esta classe de oficiais. Contudo, dois anos depois reconheceu-se a necessidade de «... quanto convem animar de novo aquelles estabelecimentos» de construção naval e, por isso, o Decreto de 19 de Julho de 1815 reestruturou o ensino da Academia de Construção, então com características militares. Porém, uma nova reforma, ocorrida em 20 de Novembro de 1824, altera-lhe a designação para «Escola de Construção Naval», regula os acessos e uniformes dos seus alunos os quais, findo o curso, ingressariam na Armada, no Corpo de Engenheiros Construtores, então recém-criado. A Portaria de 23 de Janeiro de 1838 retirou aos alunos desta Escola qualquer prerrogativa e foro militar e, só findo o curso, aquando da sua entrada para a Armada seriam promovidos a Aspirantes a Engenheiros Construtores. Aqueles alunos que não tivessem obtido aproveitamento, conforme a Portaria de 5 de Setembro de 1840, seriam «destinados a Mandadores e mais Mestrança pratica do Arsenal».

O ano de 1797 também se destacou na história da Marinha de Guerra Portuguesa. Com efeito, por Alvará de 28 de Agosto de 1797, depois aditado por Decreto datado de 11 de Novembro desse ano, foi criado «hum Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artífices, e Lastradores Marinheiros, debaixo da denominação de Brigada Real de Marinha»¹⁴⁸.

Não cabe, neste pequeno trabalho, apreciar a importância que teve para a Marinha esta Brigada Real mas, impõe-se que se faça uma ligeira referência à sua relevante acção em prol do ensino naval. Com efeito a instrução militar e profissional dos seus oficiais, sargentos e praças afigurase-nos ter sido modelar, muito em especial a da Divisão dos Fuzileiros Marinheiros¹⁴⁹, que era a adequada aos exercícios de terra e de bordo. Os Artilheiros Marinheiros, além da instrução militar, teriam que frequentar «huma Escola Pratica de Artilharia, junto da Bateria de Instrução» e conforme o texto do Alvará (N.º XLIV), «... nella fará as convenientes lições o Capitão de Fragata dos Artilheiros Marinheiros...»

Mas, independentemente desta instrução, a nível Unidade, há a referir a que se podia chamar de «Instrução de Oficiais» prevista pela dispo-

¹⁴⁸ Foi reformada e reorganizada por Alvará de 10 de Setembro de 1807 e extinta pelo Decreto de 7 de Novembro de 1836.

¹⁴⁹ Consulte-se, para um melhor esclarecimento o artigo «Escola de Fuzileiros» de capitão-de-mar-e-guerra Barahona Fernandes, publicado nos *Anais do Club Militar Naval*, ano de 1972.

sição XLIII do Alvará de 28 de Agosto e que, pelo seu interesse, se transcreve:

«Junto aos Arsenaes, ou no lugar que se julgar mais conveniente: Determino que haja huma sala, em que o Inspector Geral procure reunir tudo o que se tem publicado de melhor em Construção, em Aparento, em Navegação, em Artelharia, e em Tactica Naval, seja em livros, seja em desenhos, seja em modelos; e que o Inspector Geral anime não só todos os que alli quizerem estudar mas que até procure que os Officiaes mais habeis do Corpo leão * alli Memorias sobre cada hum destes objectos; e apresente cada seis mezes à Secretaria d'Estado da Marinha, para que subão á Minha Real Presença, as Memorias que tiverem obtido maior approvação, a fim que Eu possa assim conhecer, e attender os Officiaes mais benemeritos, e que mais se distinguirem pelos seus conhecimentos».

Para culminar a acção importante da Brigada Real de Marinha no ensino naval há a salientar, e em lugar de destaque, a abertura da «Aula de Matematica da Brigada Real de Marinha», criada por Decreto de 7 de Outubro de 1803.

Regida por um lente catedrático esta «Aula» destinava-se, essencialmente, à classe de sargentos e, contra ao que se escreveu, afigura-se-nos que não se pode equipará-la «a uma espécie de Aulas Regimentais» que, aliás, só foram estabelecidas para o Exército em Outubro de 1815 ¹⁵⁰ e, para a Marinha, muito mais tarde, em meados do século XIX.

Um outro acontecimento que se reflectiu na Marinha Portuguesa foi a morte do Ministro Martinho de Melo e Castro, ocorrida a 24 de Março de 1797. Como singela homenagem a esse grande Ministro que a Marinha teve vamos transcrever, do seu elogio fúnebre, pronunciado por Garção Stockler, as seguintes linhas:

«... era preciso que estudos theoreticos bem regulados, e seguidos de huma pratica judiciousa, precedessem ao acesso dos primeiros postos, e que huma promptidão inalteravel em concedel-os aos

* Entenda-se: «leiam».

¹⁵⁰ Merece ser consultada a informação sobre «Escolas de ler, escrever e contar nos corpos de linha», constantes do Tomo 3.º, pp. 224-235 da *Hist. Estab. Scient.* de S. Ribeiro.

mancebos, que mais se distinguissem pela sua applicação e talentos, animasse a mocidade portugueza a dedicar-se fervorosamente aos difficeis estudos necessarios para a vida do mar, e a fechar os olhos aos immensos incomodos inseparaveis della. S. Ex.^a reconheceu effectivamente, que estes são os meios unicos de formar um corpo de marinha respeitável, assim não só cuidou em regular os estudos, e em aperfeiçoar os methodos de ensinar nas Escolas dedicadas ás sciencias navaes, mas hia elle mesmo frequentemente assistir aos actos publicos das mesmas Escolas, já para animar os alumnos dellas, já para conhecer por si mesmo quem erão os mais benemeritos, os quaes promptissimamente empregava, logo que pelos commandantes dos navios de Guerra era informado da sua aptidão na pratica do mar...»¹⁵¹.

Em meados de 1798 o Alvará de 30 de Junho criou a «Sociedade Real Marítima, Militar e Geografica para o Desenho; Gravuras e Impressão das Cartas Hydrographicas, Geographicas, e Militares», que foi solenemente inaugurada em Dezembro desse ano. Esta Sociedade não só pretendia reconstruir os preciosos arquivos destruídos pelo Terremoto de 1755 como também recuperar os mapas e cartas que os homens, ao longo dos séculos, tinham disperso, além de procurar desenvolver, nos meios cultos da época, o «estudo, factura e gravura das cartas militares», incluindo-se nestas as hidrográficas e marítimas «de todas as costas, em que era mais frequente a navegação dos navios portuguezes» ou seja, praticamente avogava a missão dos antigos Armazens da Guiné e Índia onde o Cosmógrafo-mór ministrava a ciência náutica e era o fiel de todas as cartas marítimas.

Tem interesse registar, para a história dos estudos navais em Portugal, o conteúdo da Resolução Régia de 6 de Junho de 1798 determinando «... que nenhum dos alumnos das duas Reaes Academias de Marinha fosse admittido nos navios de guerra, na qualidade de voluntario, nem proposto para segundo tenente, sem mostrar approvação legal da sua instrução nos exercicios praticos do Observatorio Real da Marinha, na frequencia do qual devia adquirir os conhecimentos necessarios. Entendia o governo que esses alumnos, que se destinassem a entrar no corpo dos officiaes da Armada Real, ou na classe de pilotos da marinha de guerra

¹⁵¹ Transcrição do 2.º Tomo, p. 431 da *Hist. dos Estab. Scientificos em Portugal* de S. Ribeiro.

e da mercante, deviam ser instruídos nas manobras dos instrumentos nauticos, e nos calculos das observações astronomicas uteis á pilotagem» ¹⁵².

Ao findar o Século XVIII a nossa Marinha de Guerra, graças aos esforços de um dos seus maiores ministros — Martinho de Melo e Castro — compunha-se de 12 naus, 13 fragatas, 2 corvetas, 12 brigues e 6 charruas, ou seja um total de 45 navios de linha, além de 26 navios para outros serviços. Esta importante força naval era tripulada por um número de homens que não conseguimos apurar com exactidão, mas parece que orçava entre os 13 800 e os 15 000.

Para que estas dezenas de navios, e os milhares de homens que os guarneciam, constituíssem um conjunto coeso, disciplinado e sabedor, era indispensável que os seus conhecimentos técnicos fossem muito grandes e isso só se podia conseguir com um ensino naval e militar, eficiente e competente.

O Século XIX começou mal para a «Aula Náutica» do Porto. Com efeito o Alvará de 9 de Fevereiro de 1801, tendo em atenção a sua reduzida frequência e o fraco aproveitamento escolar dos seus alunos — que nalguns anos chegou a ser nulo — suspendeu aqueles estudos ¹⁵³.

Dois anos depois, em 4 de Janeiro de 1803, a Companhia Geral de Agricultura dos Vinhos de Alto Douro — que já desde de 1775 pugnava pela existência, na cidade do Porto, de um ensino superior de matemática e comércio — apresentou uma extensa exposição ¹⁵⁴ em que afirmava, com respeito à «aula de nautica pratica» que dela tinha «resultado grandes utilidades ás artes e officios, principalmente á navegação, pelos muitos habeis pilotos que pelo ensino da sobredita aula se formaram, e que se continuarão a formar com mais perfeição», e acabava por solicitar que, na cidade do Porto, fosse criada uma Academia de Marinha e Commercio que englobaria as aulas de Náutica e de Desenho.

Conforme escreveu ¹⁵⁵ Silvestre Ribeiro, «atendeu o principe regente, depois D. João VI, a uma apertada supplica ...» e, em 1803, foi criada a Real Academia de Marinha e Commercio da Cidade do Porto «com as

¹⁵² Transcrição das pp. 377 e 378 do 2.º Tomo da *Hist. dos Estab. Scientificos em Portugal* de S. Ribeiro.

¹⁵³ Costa Almeida, a p. 18 da sua já tão referida obra indica, referindo-se ao Alvará de 9 de Fevereiro de 1801: «... extinguindo a Aula Nautica e creando uma Academia de Marinha», o que não nos parece correcto.

¹⁵⁴ Transcrita a p. 401 do 2.º Tomo da *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal*, de S. Ribeiro, donde se transcreveu as linhas acima referidas.

¹⁵⁵ A p. 387 e 421 do Tomo e obra anteriormente citada.

cadeiras necessarias aos fins a que era destinada: tres de mathematica, em que se ensinasse um curso de mathematicas puras, principios de mechnica e d'astronomia e navegação: * aula pratica de aparelho e manobra naval; ** uma cadeira de commercio comprehendendo direito mercantil, geographia commercial, e arrumação por partidas dobradas; outras de desenho; *** e tres das linguas franceza e ingleza, e philosophia racional e moral»¹⁵⁶.

No dia 4 de Novembro de 1803, nos edificios da Igreja de Nossa Senhora da Graça, o Professor João Batista Fetal da Silva Lisboa proferiu a oração de sapiência com que se inauguraram as aulas da Real Academia de Marinha e Comércio. Quase meio século mais tarde, ao inaugurar-se o ano lectivo de 1846/1847, na Academia Politécnica do Porto, o lente da 5.ª cadeira J. Torquato Alvares Ribeiro, afirmaria: «... Os mais beneficos resultados se experimentaram logo com a abertura d'Academia: a affluencia nas aulas foi grande primeiros annos, e distinctos alumnos teve ella, alguns dos quais mereceram depois da Universidade e da Academia das Sciencias honrosas distincções, e outros occupam elevados empregos. Os pilotos, filhos da Academia, se inferiores aos dos navios inglezes em dexteridade de manobra, porque finalmente é nação marítima e d'uma navegação immensa e activa, são-lhes geralmente superiores no entenderem a razão scientifica dos seus calculos astronomicos. ... (mas) não deve occultar-se que em annos subseqüentes a Academia foi menos frequentada: a difficuldade de ser admitido por aulista nos navios, tornando-se necessario um

* «... No terceiro anno: trigonometria espherica, e arte de navegação theorica e pratica, seguida das noções de manobra, e do conhecimento e uso pratico dos instrumentos astronomicos e marítimos.

Os lentes de mathematica deviam ter os mesmos requisitos e habilitações, que os da Academia Real de Marinha».

** «Mestre da manobra: Devia ensinar tudo quanto era especificado nos artigos 5.º, 6.º e 7.º dos estatutos da reforma da Academia Real dos Guardas Marinhas; tendo, para este fim, uma sala provida de modelos de vasos de um, dois e tres mastros, e de tudo quanto respeitasse aos exercícios da manobra naval».

*** «Aula de Desenho: ... Devia ensinar mui positiva e efficaçmente o desenho de marinha, fazendo copiar e reduzir plantas de costas, bahias, enseadas e portos, e representar as vistas de ilhas, cabos e promontorios, e tambem os navios considerados em differentes posições e manobras, e, ultimamente, habilitando os seus discipulos na praxe do risco das cartas geographicas e topographicas.»

¹⁵⁶ Transcrição da *Hist. dos Estab. Scient. em Portugal* de Silvestre Ribeiro, 2.º Tomo, p. 421. Desta mesma obra e tomo, mas de pp. 391 e 392, transcreveram-se as notas de asterisco acima indicadas.

processo judicial para ser recebido, e sofrendo depois as consequências de embarcar contra vontade do caixa; a barreira que os pilotos sem instrução científica oppunham aos alumnos da Academia, arredou a mocidade de cursar as aulas com este destino»¹⁵⁷.

Com vistas a concorrer à divulgação e desenvolvimento do ensino naval foi criada, em 1803, a Biblioteca dos Guardas-Marinhas. Talvez que esta iniciativa se filiasse numa velha directiva do Conde de Lippe, a *Memoria sobre exercicios de meditação*¹⁵⁸ escrita em Hamburgo a 20 de Setembro de 1773, dirigida essencialmente ao Exército mas que tinha, também completa aplicação à Marinha. Nessa Memória o Conde de Lippe estabelecia um plano de bibliotecas militares em cada guarnição e dela extraíam-se as seguintes linhas:

«A leitura serve para formar-se o espirito militar, e prover-se de idéas: por ella se enriquece com as luzes e com a experiencia dos outros: e os senhores officiaes não poderão melhor, nem mais agradavelmente (para aquelles que amão a sua profissão) empregar, do que na Leitura, as horas de descanso que deixão, especialmente em tempo de paz, as funcções do serviço diario»¹⁵⁹.

¹⁵⁷ S. Ribeiro, *ob. cit.*, Tomo 2.º, pp. 422 e 423.

¹⁵⁸ Não nos foi possível consultar esta *Memória*, no entanto face ao que se leu sobre a mesma, nomeadamente na tão consultada obra de S. Ribeiro (vidé: 1.º Tomo, p. 307), teria sido escrita em 1773 e não em 1763, como alguns autores indicam, nomeadamente Costa Almeida a p. 114 do seu *Repertório Remissivo*.

¹⁵⁹ Nesta *Memória* o Conde de Lippe «recomendava fortemente a composição de um livro, no qual fossem compendiados os factos de virtude militar que ennobreceem os povos» (S. Ribeiro, *ob. cit.*, 1.º Tomo, p. 308). Esta idéia não teve, infelizmente, completa concretização, embora o General Christovam Ayres de Magalhães Sepulveda, o Coronel Carlos M. T. Afonso dos Santos (Carlos Selvagem) e o General Ferreira Martins tivessem escrito, respectivamente: *Hist. Orgânica e Política do Exército Portuguez*; *Portugal Militar. Compêndio de Hist. Militar e Naval de Portugal e História do Exército Português*, obras que se podem integrar no espírito indicado pelo Conde de Lippe.

No tocante à Marinha de Guerra Portuguesa, segundo nos parece, esta idéia só foi ventilada pelo Comandante Quirino da Fonseca na concepção do *Livro de Ouro da Marinha Portuguesa* (Vidé: *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1920, p. 199), o que parece não ter tido grande apoio. Afigura-se-nos que só duas obras, respeitantes à Marinha, se integram na idéia do Conde de Lippe — *Os Portugueses no Mar* do Comandante Quirino da Fonseca e a *História da Marinha Portuguesa*, edição do Cluba Militar Naval, texto Comandante Tancredo de Moraes. — porém, ambas, incompletas, pois só foram publicados os primeiros volumes.

Assim, dentro desta ordem de idéias, foi promulgado, em 1 de Abril de 1802 ¹⁶⁰, um Decreto em cujo preâmbulo se anunciava:

«Tendo Consideração a que deve concorrer muito para o augmento, e perfeição da Minha Real Marinha o Estabelecimento de hum Deposito de Escriptos Maritimos de Autores Portuguezes, os quaes não só pelas suas Doutrinas, mas ainda pelos seus Exemplos são bem capazes de adiantar por huma parte os necessarios conhecimentos da Navegação e por outra parte de promover aquelle espirito de Patriotismo, que os fez tão benemeritos, e recomendaveis à Posteridade, Hei por bem Crear uma Bibliotheca para uso dos Guardas-Marinhas da Minha Armada Real...».

Esta biblioteca seria, essencialmente, «composta de escriptos maritimos dos autores portuguezes, quer manuscriptos, quer impressos», os quais poderiam ser adquiridos por compra ou doação.

O interesse que originou a constituição desta biblioteca parece ter sido grande pois, apesar do Governo ter sido muito avaro na atribuição de verbas para compra das obras, o facto é que, em poucos anos, se reuniram «muitos e importantes manuscriptos sobre as cousas maritimas, que remontavam ao meado so século XV» ¹⁶¹.

A grande maioria dessas obras e da valiosa documentação acompanhou a Academia dos Guardas-Marinhas quando, em 1807, se transferiu para o Brasil, não voltando a regressar a Portugal. Os manuscritos, cartas, instrumentos e modelos que não puderam seguir para o Rio de Janeiro e ficaram em Lisboa foram, depois, pilhados pelos franceses.

Certamente que na Real Academia de Marinha e Comércio se procurou, também, formar uma biblioteca para uso dos seus alunos, mas não se conseguiu descobrir qualquer diploma legislando nesse sentido. Só num discurso proferido pelo professor Alvares Ribeiro ¹⁶² se encontrou a referência que, até 1828, a Academia tinha uma «insignificante livraria» mas fora na ocasião aumentada com «... uma esphera armilar e dous ricos

¹⁶⁰ Costa Almeida a p. 114 da sua já citada obra, certamente por lapso, indica o ano de 1812.

¹⁶¹ S. Ribeiro, *ob. cit.*, 3.º Tomo, p. 189.

¹⁶² Vidé: «Discurso recitado na Academia Polytechnica do Porto na abertura do anno de 1846 para 1847, pelo lente da 5.ª cadeira Joaquim Torquato Alvares Ribeiro», parcialmente reproduzido por S. Ribeiro, no Tomo 2.º, p. 420 e seguintes, da sua mencionada obra.

globos para o estudo da geographia e uranographia, os de maior dimensão que ainda hoje existem no reino. E por concessão de S.M.I. o Duque de Bragança, entregou a Real Biblioteca Pública do Porto á Academia um exemplar de cada duplicado d'obras analogas ás disciplinas que então se ensinavam»¹⁶³.

Continuando sobre o assunto de bibliotecas não se pode deixar de referir ao Decreto de 7 de Janeiro de 1835, pelo qual a Rainha D. Maria II, na intenção de «diffundir entre os seus leaes súbditos de todas as classes as luzes da instrução, e os conhecimentos da literatura como instrumentos proprios para promover a prosperidade publica; e bem assim, era de Sua intenção, naquella conjectura, dar particular attenção á Classe da Marinha do Estado, que muito desejava melhorar preparando aos respectivos alumnos os meios de conseguir tão importante fim, pela applicação aos estudos proprios ou subsidiarios da sua nobre profissão... creava no Arsenal uma Biblioteca de Marinha», que foi o núcleo da actual Biblioteca Central de Marinha¹⁶⁴.

No entanto não se deviam ter criado, a bordo dos navios, pequenas bibliotecas destinadas ao pessoal embarcado, quer para fins de instrução quer para fins recreativos pois, uma ordem geral¹⁶⁵, datada de Setembro de 1845, determinava que os «officiaes da armada deviam munir-se dos livros e instrumentos indispensáveis para as observações astronómicas e mais usos da navegação».

Em 29 de Novembro de 1807, já com as tropas de Junot muito perto de Lisboa, largou do Tejo a esquadra com a Família Real, que se ia refugiar no Brasil, face à invasão de Portugal pelas tropas napoleónicas¹⁶⁶.

¹⁶³ S. Ribeiro, *ob. cit.*, 2.º Tomo, p. 422.

¹⁶⁴ Medida semelhante foi tomada para o Exército pois o Decreto de 15 de Dezembro de 1836 criou a Biblioteca do Ministério da Guerra, formada com as obras fornecidas pelo Depósito das Livrarias dos extintos conventos, em especial das reunidas no Convento de S. Francisco de Xabregas. Ainda hoje existe esta Biblioteca, embora integrada na Biblioteca do Exército e, vulgarmente designada por «Biblioteca dos Paulistas». Depois de um século de andanças, uma das quais numa das dependências da Escola Naval, a Bibl. do Min. da Guerra foi instalada, em 1919, na sala da antiga Livraria do Convento dos Paulistas (à Calçada do Combro), onde permanece mas, infelizmente, com uma reduzidíssima frequência de leitores, mau grado possuir obras de grande valor — por exemplo, do Séc. XVI contém 16 livros manuscritos e 142 obras consideradas raras, sendo uma exemplar único.

¹⁶⁵ Vidé: *Rep. das Ord. da Armada*, de Silva Basto, p. 264.

¹⁶⁶ No Arquivo Histórico Militar, na 3.ª Div., 15.ª Sec., Cx. 1, encontra-se um códice que, a fls. 49, tem um mapa da esquadra portuguesa, com o nome dos navios

A bordo dos 16 vasos de guerra e 20 navios mercantes ¹⁶⁷ seguiam 15 160 pessoas, das quais perto de 1600 pertenciam à Brigada de Marinha e Companhia de Guardas-Marinhas, esta última embarcada na nau «Conde D. Henrique e fazendo-se acompanhar, praticamente, de todo o material que tinha em carga — muito em especial os instrumentos científicos, aparelhos didáticos e a biblioteca — como também de todos os arquivos da Academia e documentação relacionada com a história da marinha portuguesa.

A nau «Príncipe Real», que conduzia a seu bordo a Rainha D. Maria I e o Príncipe Regente D. João, chegou à Baía a 22 de Janeiro de 1808 mas, só cerca de dois meses depois, no dia 7 de Março, a Família Real desembarcou no Rio de Janeiro. Nesse mesmo dia cessou o governo do Vice-Rei do Estado do Brasil, D. Marcos de Noronha, começando D. João a governar Portugal, tendo como sede da sua corte aquela cidade.

No dia 5 de Maio de 1808 foi publicado o seguinte Aviso: ¹⁶⁸

«Tendo assomado a fatal epocha em que o Reino de Portugal foi envolvido na geral catastrophe que tinha soffrido quasi toda a Europa, o Comandante da então Companhia de Guardas-Marinhas, José Maria Dantas Pereira, acompanhando a Côrte, foi por Aviso d'esta data estabelecer no Rio de Janeiro esta Academia, no hospício do Mosteiro de S. Bento, servindo-se dos instrumentos, livros, modelos, machinas, cartas e planos com os quaes estava montada esta Academia em Lisboa».

Em Junho de 1808 o comandante da Companhia dos Guardas-Marinhas, então o capitão de fragata José Maria Dantas Pereira, «brilhante oficial, notável pela sua cultura e talento pedagógico» ¹⁶⁹, apresentou uma

que seguiram para o Brasil, incluindo as três naus inglesas, e os que ficaram no Tejo.

Ainda sobre a viagem da Família Real podem ser consultados os documentos existentes na 1.ª Div., 14.ª Sec., Cx. 287, n.º 19, alguns dos quais já transcritos no *Boletim do A. H. M.* n.º 46 de 1976.

Consulte-se, também, o artigo do Almirante Brás de Oliveira intitulado «Esquadra Russa», publicado nos *Anais do Clube Militar Naval* do ano de 1890.

¹⁶⁷ Vidé: «Mapa da Força Naval Portuguesa que acompanhou o Serenissimo Senhor Principe Regente ao Rio de Janeiro», publicado a fls. 122/123 do 46.º *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, de 1976.

¹⁶⁸ Transcrição de Costa de Almeida, *ob. cit.*, p. 10.

¹⁶⁹ Vidé: Catálogo da *Exposição Comemorativa do Bicentenário da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia*, p. 11.

proposta, hoje considerada como «projecto arrojado de larga visão»¹⁷⁰, contendo o plano de estudos para a Academia de Marinha do Rio de Janeiro. No entanto a proposta não foi considerada e, as Aulas da Academia, tiveram início em 4 de Novembro daquele ano, nos moldes estabelecidos pelos Estatutos de 1796. Seis meses mais tarde, a Portaria de 9 de Setembro de 1809, ao aprovar um Regimento interino para a Companhia dos Guardas-Marinhas e sua Academia criou, virtualmente, a Academia Real de Marinha do Rio de Janeiro.

Como em Lisboa tinham ficado algumas praças da Companhia dos Guardas-Marinhas estas, juntamente com alguns «Voluntários da Armada», foram frequentar a Academia Real de Marinha e, no dizer¹⁷¹ de um escritor coevo, «durante todo o tempo que D. João VI esteve no Brasil, (aquela Academia) preencheu as vagaturas da Armada com oficiais que ainda hoje são dos mais distintos que ela possui».

Em Julho de 1820, juntamente com a Família Real, vieram para Lisboa algumas praças da Companhia dos Guardas-Marinhas e dos Voluntários da Armada, todos recrutados no Brasil. Ficaram aquartelados no Arsenal de Marinha e passaram a frequentar a Academia Real de Marinha. No dia 4 de Janeiro de 1822 foram expedidas de Lisboa ordens para que a Companhia dos Guardas-Marinhas, bem como a sua Academia, regressasse à Metrópole. Sucedeu, porém, que no dia 9 de Janeiro desse ano o Príncipe Regente do Brasil, D. Pedro, pronunciara o seu célebre «Fico» e, assim, quando a ordem chegou ao Rio de Janeiro, só um pequeno número de Guardas-Marinhas optou vir para Portugal, onde chegaram em 1825.

Imediatamente, uma Resolução do Conselho do Almirantado estabeleceu um Regulamento Provisório para a Companhia dos Guardas-Marinhas, em Lisboa, reinstalando-a «no mesmo local em que primitivamente tinha funcionado quando passou para o Rio de Janeiro; formada com os Aspirantes, Voluntários e Guardas-Marinhas existentes em Lisboa»¹⁷².

São, então promulgadas, entre 1825 a 1829, uma série de medidas respeitantes à Companhia dos Guardas-Marinhas e à sua Academia que vão desde a nomeação de um Vice-Comandante, vários Lentes e alguns Mestres de arquitectura naval e desenho; e a elaboração de compêndios

¹⁷⁰ Vidé: Catálogo da Exposição Comemorativa do Bicentenário da Companhia de Guardas-Marinhas e Sua Real Academia, p. 11.

¹⁷¹ Vidé Silvestre Ribeiro, *ob. cit.*, 6.º Tomo, p. 150.

¹⁷² Vidé Costa Almeida, *ob. cit.*, p. 10.

e manuais para uso exclusivo daquela Academia ¹⁷³; até à publicação de uma Provisão «regulando as continencias que a Companhia deve fazer, seja debaixo de armas ou sem ellas, na fôrma ou fóra della» e atribuição de «uma bandeira identica á que arvorava quando se passou para o Rio de Janeiro».

A década dos anos trinta a quarenta do Século XIX trouxe, para o ensino naval, profundas alterações.

Em 1832 o liberalismo fez com que a admissão ao ensino superior fosse feita sem distinções sociais. O Decreto de 27 de Agosto de 1832 regulava que, para ser admitido a praça de aspirante a Guarda-Marinha seria indispensável que tivesse entre 10 a 15 anos e «uma constituição sadia e vigorosa, que saiba ler e escrever correctamente a lingua materna, e pratique as quatro operações arithmeticas, tanto sobre numeros inteiros como em fracções decimaes e ordinarias». Conforme se escreveu nos Anais do Club Militar Naval ¹⁷⁴ «na Companhia de Guardas Marinhas eram admitidos individuos — alguns com simples conhecimentos de primeiras letras, aos quais eram ministrados estudos especiais para depois poderem cursar a Academia dos Guardas Marinhas, onde tinham três anos dos chamados Estudos Matemáticos».

Para ser Guarda-Marinha bastava ser examinado, por três examinadores, «nos conhecimentos de arithmetica, algebra elementar, geometria, trigonometria rectilinea e espherica, navegação e pratica das observações nauticas, manobra e aparelho... sem dependencia da maneira por que tiver adquirido taes conhecimentos ...»

Este mesmo Decreto extinguiu a classe dos Voluntários da Armada passando, os que então existiam, a ser considerados como aspirantes a guardas-marinha.

Em 1836 e 1837 os estudos navais voltam a estar em foco, com vistas a uma completa reforma. ¹⁷⁵ Assim, pelo Decreto de 11 de Janeiro de 1837,

¹⁷³ Julgamos ser justo lembrar o nome de um dos grandes mestres da Academia Real de Marinha e Academia Real dos Guardas-Marinhas, o Comandante António Lopes da Costa Almeida que, para uso daquelas Academias publicou, entre 1828 a 1852, vinte e dois livros didácticos, alguns dos quais, ainda neste século, eram seguidos em estabelecimentos de estudos navais.

¹⁷⁴ Ano de 1902, p. 135.

¹⁷⁵ Aliás, na Marinha, deu-se um outro acontecimento que se repercutiu na vida de bordo, o aparecimento do Batalhão Naval, criado por Dec. de 7 de Janeiro de 1837. Era um corpo de infantaria para prestar serviço a bordo dos navios do Estado, nos moldes dos fuzileiros navais. Ao que parece foi mal aceite pelos marinheiros, que o designavam por «Batalhão Mangala». Foi extinto por Decreto de 22 de Outubro de 1851.

as Academias Reais de Marinha, das cidades de Lisboa e Porto deixaram de existir e surge-nos ¹⁷⁶, então, a primeira referência à organização da Escola Naval. Dois dias depois, um outro decreto, criava a Escola Polytechnica de Lisboa e a Academia Polytechnica do Porto.

O primeiro destes estabelecimentos de ensino destinava-se a «habilitar os alumnos com os conhecimentos necessarios para seguirem os diferentes cursos das escolas de aplicação do exercito e marinha, offerecendo ao mesmo tempo os meios de propagar a instrução geral superior, e de adquirir a subsidiária para outras profissões scientificas», enquanto que a Academia Polytechnica se destinava ao ensino das ciências industriais, com vistas a formar engenheiros civis de todas as classes, officiais de marinha e pilotos, comerciantes, agricultores, directores de fábrica e, até, artistas.

O ensino estava dividido em matemática, filosofia e comércio. À primeira secção pertenciam, entre outros, os cursos preparatórios necessários ao ingresso à Escola do Exército ¹⁷⁷ e aos cursos de marinha e pilotagem, estes últimos com cadeiras específicas de navegação, artilharia e tática naval.

Em 1842 o plano de estudos da Academia Polytechnica foi remodelado, sendo extintas as cadeiras de artilharia e tática naval ¹⁷⁸ e reorganizadas as cadeiras de navegação teórica e prática, que foram agrupadas num curso que se chamou «Escola de Navegação», sendo regido por um official do Exército, o capitão Joaquim Cordeiro Feio.

A Carta de Lei de 23 de Abril de 1845 foi o diploma que maiores repercussões trouxe ao ensino naval, pois autorizava a extinção da Academia Real dos Guardas-Marinhas e criava uma «Escola Naval».

¹⁷⁶ Art. 77.º — Enquanto não estiver definitivamente organizada, e estabelecida a Escola Naval, a cadeira que pertencia ao 3.º ano da Academia de Marinha fica anexa à Escola Polytechnica...». Em 1834 «um professor illustrado» publicou um «Plano para a organização de uma escola naval n'este Reino». No entanto só em 27 de Julho de 1842 foi criada uma comissão para estudar a organização de uma Escola Naval. Este projecto foi confrontado com um outro, elaborado pelo director da Escola Politécnica. Em 3 de Maio de 1843 foi nomeada nova comissão para estudar os dois projectos. Consulte-se o Tomo VII, p. 110 da *Hist. dos Estab. Scientificos em Portugal*, de S. Ribeiro.

¹⁷⁷ Por Decreto de 12 de Janeiro de 1837 foi extinta a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, sendo criada, em sua substituição a Escola do Exército.

¹⁷⁸ «Creava-se a de artilharia e tática naval para os officiaes de marinha, notavel cousa, para tão mesquinha armada como a nossa, duas escolas a formar officiaes para ella; e quando se lhes não davam outros meios de instrução especial que se deram depois na escola naval de Lisboa». Citação de Silvestre Ribeiro in Tomo 6.º, pp. 172, da sua obra, transcrevendo um discurso inaugural do ano de 1846/47 proferido «por um professor illustrado».

Face a este diploma publicou-se, a 19 de Maio de 1845, um Decreto, assinado pelo Ministro da Marinha José Joaquim Falcão, criando, de facto, a Escola Naval, cuja organização foi regulamentada cinco meses mais tarde, por Portaria de 10 de Outubro.

Os candidatos a oficial da Marinha de Guerra matriculavam-se na Escola Politécnica ou Academia Politécnica, para frequência dos preparatórios militares. Eram considerados, somente para efeitos de recrutamento e incorporação, como formando um corpo militar especial, com a categoria de «Aspirantes de 3.^a Classe», regendo-se a sua vida escolar pelas normas dos alunos civis exceptuando a obrigatoriedade de assistirem às aulas.

Concluídos os preparatórios militares ingressavam, então, na Escola Naval como «Aspirantes de 2.^a Classe», sendo incorporados numa sub-unidade militar designada por Companhia de Guardas-Marinhas, sediada na antiga Sala do Risco do Arsenal de Marinha. A par dos estudos teóricos «efectuavam exercicios militares e praticos» sendo o regimen de estudos o de externato pois, após o toque de ordem, iam pernoitar às respectivas casas.

Depois de terem cursado, com aproveitamento, o 1.^o ano passavam a «Aspirantes de 1.^a Classe». Frequentavam mais um ano escolar, faziam uma viagem de instrução a bordo de um dos navios da Marinha de Guerra sendo, por fim, promovidos a Guardas-Marinhas e ingressando no Corpo de Officiais da Armada.

Cedo se reconheceu que o programa de estudos e a organização militar da Escola Naval não satisfazia completamente pelo que, em 18 de Março de 1847, foi mandado organizar um novo projecto de instrução, em que se procurava tornar o ensino naval dos futuros oficiais de marinha o mais prático possível e adequado às exigências militares. Em 14 de Julho de 1851 era determinado, por Portaria, que a Companhia de Guardas-Marinhas, todas as quintas-feiras, «devia fazer exercicio a bordo de um navio à cunha, surto no Tejo». Pouco depois, segundo as palavras ¹⁷⁹ de Silvestre Ribeiro: «... determinava o Governo que nas terças e quintas-feiras de cada semana se fizessem todos os exercicios praticos a bordo de um navio de guerra surto no porto de Lisboa, que por então seria o brigue Vouga, embarcando os alumnos, com os seus respectivos officiaes, no arsenal de Marinha, às nove horas da manhã, e desembarcando às tres da tarde, como já foi de louvável costume fazer-se em outro tempo.»

¹⁷⁹ *Ob. cit.*, Tomo 7.^o, pp. 119.

No ano seguinte, uma Portaria datada de 25 de Junho, obrigava que toda a Companhia fizesse, durante as férias grandes, uma viagem de instrução a bordo de um navio da Marinha de Guerra, tendo sido escolhida, para esse fim, a corveta Porto, de 24 peças.

Em 1871 foi escolhido para navio escola de Guardas-Marinhas a corveta D. João I mas, ao que parece, a sua primeira viagem de instrução não foi coroada de grande êxito. Reconheceu-se, então, a necessidade de se possuir «um navio exclusivamente escola» pelo que se iniciou a construção de um brigue, concebido e construído, exclusivamente, para navio escola de toda a Armada. Infelizmente, já em adiantada fase de construção, o seu casco inacabado ardeu completamente. Quatro anos mais tarde, o Ministro da Marinha determinou que se estudasse a possibilidade de construção, ou de aquisição em Inglaterra, de um navio escola mas, a idéia, não teve seguimento.

Até aos nossos dias o ensino e a organização da Escola Naval já sofreram quinze reformas ¹⁸⁰ todas com o fim de acompanhar a constante evolução da técnica e da ciência naval e, ainda, aumentar o espírito militar e grau de preparação dos seus alunos. Não podemos, não só por sair do âmbito destes simples apontamentos como também por desconhecimento de causa, abordar o que foram, ao longo de século e meio, essas reorganizações e as suas consequências. Por isso vamos terminar estas breves notas sobre a Escola dos oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa recordando as palavras ¹⁸¹ de um saudoso amigo e de um grande Mestre, o Almirante Avelino Teixeira da Mota:

«Que a Escola Naval continue na vanguarda do ensino da Ciência Náutica, e que as honrosas tradições deste ensino continuem a aumentar, agora que uma nova época na História da Navegação se está abrindo, ...».

Com a criação da Academia Politécnica do Porto, em 1837, a formação dos oficiais da Marinha Mercante e dos Pilotos ficou, teoricamente, a cargo deste estabelecimento de ensino superior, no entanto não conseguimos apurar como teriam decorrido os respectivos cursos. Afigura-se-nos

¹⁸⁰ Vidé: «Reorganização da Escola Naval. Reforma do Ensino», de Almirante Pedro Frago de Matos, in: *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1971, p. 24.

¹⁸¹ Em «Um Século na História da Navegação», in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1945.

que os mesmos não despertaram grande interesse e que a sua frequência foi sempre muito reduzida, pois os candidatos a oficiais da Marinha Mercante preferiam seguir uma carreira prática matriculando-se, ainda muito jovens, nas equipagens dos navios, subindo de posto a posto pela sua aptidão e antiguidade ¹⁸².

Talvez para obviar muitos dos inconvenientes que este sistema de admissão e de promoções trazia, a Carta de Lei, datada de 7 de Julho de 1862, autorizava o estabelecimento de «uma escola de pilotagem em qualquer dos portos do districto de Faro». Pouco depois, em Fevereiro do ano seguinte, um decreto sediava essa Escola de Pilotagem na cidade de Faro.

As aulas da Escola de Pilotagem começaram no dia 1 de Outubro de 1863 e terminaram em 31 de Julho do ano seguinte, tendo sido a frequência escolar de três alunos. Estes fizeram os seus exames nos primeiros dias de Agosto e, com este acto, terminaram as actividades da Escola de Pilotagem ¹⁸³, da qual havia tantas esperanças que, nos meios locais, era designada pela Escola Náutica de Faro.

Pelo Decreto de 7 de Julho de 1864 ¹⁸⁴ reformaram-se os estudos da Escola Naval, passando-se a leccionar, neste estabelecimento de ensino, além dos cursos de oficiais da Marinha de Guerra e de Engenheiros Navais, um «curso para Pilotos de Navios de Commercio», com a duração de um ano e que compreendia, unicamente ¹⁸⁵ «Astronomia; hydrographia e desenho correspondente; explicação e uso dos instrumentos de reflexão; observações e calculos de astronomia nautica; derrotas».

Mas, ao que parece, esta solução também não resultou porquanto a Portaria de 13 de Abril de 1866, ao estabelecer as normas para obtenção das cartas de sota piloto e de piloto, limitava-se a indicar que estas eram passadas aos indivíduos que fizessem prova de terem feito determinadas derrotas em viagens no alto mar e satisfizessem um exame público de pilo-

¹⁸² O Decreto de 19 de Maio de 1845 permitia aos pilotos «ser admittidos a exames praticos sem mostrarem frequencia de Escola alguma regular de Marinha, quando mostrarem por documentos terem sufficiente pratica, com os quesitos indicativos no Decreto da Escola Naval e suas reformas».

A Portaria de 11 de Junho de 1845 publicava o «Regulamento para as habilitações dos Pilotos Mercantes e seus exames praticos».

¹⁸³ Afirmção sob reserva, dado que as últimas referências que se encontraram sob esta Escola de Pilotagem foram sobre os citados exames.

¹⁸⁴ Vidé: *Repertório das Ordens da Armada*, Parte I, de Silva Basto, p. 209.

¹⁸⁵ Artigo 10.º, com remissão ao artigo 7.º, da Portaria de 13 de Abril de 1866.

tagem, realizado na Escola Naval, com base nos programas então publicados ¹⁸⁶.

Face à Carta de Lei de 21 de Julho de 1885 foi reformado, por completo o ensino da Academia Politécnica do Porto, que passou a ministrar cursos de engenharia e comércio, além de quatro cursos preparatórios para estabelecimentos militares, entre os quais os da Escola do Exército e Escola Naval. Possivelmente integrado no plano que então se processava da reorganização do ensino nacional, o Decreto de 29 de Novembro de 1867 aprovou o «Plano da reforma dos estudos da Escola Naval e dos estabelecimentos de ensino que lhe estão anexos». Segundo este diploma seria criada, em cada uma das sedes dos Departamentos Marítimos, Escolas de Pilotagem, as quais ficariam anexas à Escolas Naval, tendo «por fim proporcionar oficialmente a instrução necessária aos indivíduos que se destinassem a servir na marinha mercante como commandantes, pilotos ou mestres de navios».

Ainda segundo o mesmo decreto, em Lisboa formar-se-iam duas Escolas de Pilotagem ¹⁸⁷, uma onde se ministraria o curso elementar para pilotos e mestres de navios, outra destinada ao curso complementar, para comandantes de navios mercantes.

Criaram-se, assim, nos Departamentos Marítimos do Norte, Centro e Sul, ou seja, no Porto, em Lisboa e Faro, o que, vulgarmente, se designavam por «Centros de Examinagem de Candidatos a Pilotos».

Aos candidatos a Pilotos bastava ter a instrução primária e possuir determinadas «derrotas» feitas como simples «moço com serviço de marinheiro ou, até, como criado de bordo», para ser examinado. No dizer ¹⁸⁸ do Almirante Brás de Oliveira, «os candidatos eram marinheiros, homens quase analfabetos, que juntavam dinheiro e, por uns tres ou quatro meses, arranjavam explicadores que lhes ensinavam a firmar na memoria as respostas ao programa de exame para pilotos da Marinha Mercante».

Se o candidato tivesse «conhecimentos» era considerado como «Aspirante» e voltava a embarcar para fazer «mais derrotas e praticar no cálculo». Quando reunisse essas condições apresentava-se a exame para oficial da Marinha Mercante. Mais tarde, uma Lei de 1895, aumentava as habilitações

¹⁸⁶ Vidé: Portaria de 13 de Abril de 1866, «Regulamento para os exames de pilotagem na escola naval», e Decreto de 13 de Agosto de 1874, «Regulamento e Programa para os exames de Pilotos Mercantes na Escola Naval».

¹⁸⁷ O Regulamento das Escolas de Pilotagem consta da Portaria de 15 de Setembro de 1888.

¹⁸⁸ Consulte-se o artigo «Aula de Pilotagem», publicado a pp. 254-257 dos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1880.

exigidas aos candidatos para o curso geral dos liceus mas, em contra-partida, reduzia o número de «derrotas» e, praticamente, mantinha os mesmos programas de exame.

No princípio deste século a Liga Naval ¹⁸⁹, em execução de uma das muitas missões a que se impusera — a de promover e vigiar a educação do pessoal da Marinha Mercante — e com vistas a melhorar as habilitações dos oficiais, criou ¹⁹⁰ um curso livre, e gratuito, onde se ensinavam as cadeiras de naviologia (teoria do navio), máquinas marítimas e direito internacional.

Esta tentativa também fracassou. Dir-se-ia que nos portugueses tinha desaparecido a herança e tradição marítima de seus avós e o desejo de «saber do mar».

A 5 de Junho de 1903 foi publicada uma importante lei sobre o ensino naval. Segundo esse diploma, que ficou conhecido pelo nome de «Plano de Instrução Naval», não só era reformado o ensino da Escola Naval como também se criava, em Lisboa, a Escola Auxiliar de Marinha que, conforme dispunha o Art.º 30.º, se destinava... a habilitar pessoal para o serviço nas classes de officiaes da administração naval, condutores de machinas da armada, machinistas da marinha mercante, pilotos e capitães da marinha mercante e officiaes de marinha hydrographos».

A Escola Auxiliar de Marinha ficava, assim, com a particularidade de formar officiaes para a Marinha de Guerra e Marinha Mercante, além de officiaes engenheiros hidrográficos.

Em 1924 foi criada a Escola Náutica dependente do Ministério da Marinha e anexa à Escola Naval. No entanto foi só no ano de 1936 que deixaram de funcionar as Escolas de Pilotagem dos Departamentos Marítimos. A partir de então a Escola Náutica ficou com a missão de formar todos os officiaes da Marinha Mercante, num curso geral de dois anos, que os habilitaria às funções de praticantes de ponte e pilotos, maquinistas, radiotelegrafistas e commissários ¹⁹¹. Este curso completar-se-ia, mais tarde, depois de oito anos de serviço a bordo e de determinadas «derrotas», com o curso complementar de um ano, que habilitaria os

¹⁸⁹ A Liga Naval foi fundada em Maio de 1900 tendo os seus Estatutos sido aprovados por Decreto de 24 de Dezembro de 1902.

¹⁹⁰ Segundo os *Boletins Officiaes da Liga Naval Portuguesa*, Série II, n.º 7 e 8, Jul. e Ago. de 1903, em 1 de Agosto de 1903 foi aberto concurso para 20 alunos do Curso Elementar de Pilotagem e 6 alunos para o Curso Complementar de Pilotagem.

¹⁹¹ O curso de Commissário foi extinto em 1976.

alunos para as funções do posto de capitão de navio, 1.º maquinista, 1.º radiotelegrafista e 1.º comissário.

Desde de 1975 que o ensino de todo o pessoal da Marinha Mercante — quer de oficiais, quer de mestragem, quer de marinhagem — é feito na Escola Náutica Infante D. Henrique, num monumental edifício construído em Paço de Arcos, propositadamente para esse fim, e que foi inaugurado em Outubro de 1972.

Pode-se afirmar que o ensino naval da Escola Náutica atingiu, em nossos dias, o seu auge, com uma frequência escolar que jamais se poderia esperar, incluindo indivíduos de ambos os sexos. De cerca dos 600 alunos que se matricularam no ano lectivo de 1982/1983, havia trinta e três alunas estando 15 inscritas em pilotagem, 17 em máquinas e uma em radiotecnia.

Mas, por trágica ironia do destino, também se pode afirmar que o auge do ensino da Escola Náutica coincidiu, por razões de todos conhecidas, com o declínio da nossa Marinha Mercante, para a qual, dificilmente, se antevê qualquer recuperação possível.

Sobre os estudos navais em Portugal, nos últimos cem anos, muito mais haveria que dizer, quer na apreciação do ensino de oficiais, sargentos e praças da Marinha de Guerra Portuguesa e da especialização que, dia a dia, lhes é exigida em maior grau, quer na apreciação do ensino que hoje se ministra nas Escolas de Pesca ou nos conhecimentos que se exigem aos amadores dos desportos náuticos, quer, ainda ao desenvolvimento dos estudos de astronomia, oceanografia, biologia marítima e outras ciências afins.

São capítulos que, embora intimamente ligados com o estudo do mar, de certo modo se situam fora do âmbito destes apontamentos que tiveram, como objectivo, pôr em relevo a constante do ensino naval para os oficiais de Marinha — quer de Guerra quer Mercante — através dos sete séculos que decorreram desde D. Dinis até aos nossos dias.

O «saber do mar» foi uma constante que constituiu uma peculiaridade da vida portuguesa, como cabia a um país que colheu, no mar e através dos seus marinheiros, muitas das suas maiores e mais rutilantes glórias.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Prof. Dr. Luís Mendonça de
— *O Livro de Marinharia* de André Pires. Lisboa, 1963.
— *O Livro de Marinharia* de Manuel Alvares. Lisboa, 1969.
— *A Aula de Espera* do Colégio de Santo Antão, no sec. XVII. Lisboa, 1979.
- ALBUQUERQUE, Prof. Dr. Luís Mendonça de ..., Armando de Cortesão e Fernanda Leixo.
— *A Arte de Navegar* de Manuel Pimentel. Lisboa, 1969.
- ALBUQUERQUE, Prof. Dr. Mário de
— *O Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia.*
in *Hist. da Expansão Portuguesa no Mundo*, 2.º vol., cap. v, p. 51. Lisboa, 1939.
- ALMEIDA, Comandante António Lopes da Casta
— *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, compreendida nos annos de 1317 até 1856. Lisboa, 1856.
- AYRES, Christovam
— Vidé: Gen. Christovam Ayres de Magalhães Sepulveda.
- BARATA, Dr. João da Gama Pimentel
— *A Ars Náutica* do P.º Fernando Oliveira
In: *Memórias do Centro de Estudos de Marinha*, Lisboa, 1972.
- BARROS, João de
— *Ásia: Década I*. Lisboa, ed. de 1945.
- BASTO, capitão-tenente José Maria da Silva
— *Repertório das Ordens da Armada*, desde de 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866, coordenado por ordem do Ministério da Marinha. Lisboa, 1866.
- BEAZIEY, C. Raymond
— *O Infante D. Henrique e o Início dos Descobrimentos Modernos*. Porto, 1945.
- BOTELHO, General José Justino Teixeira
— *Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa*. Lisboa, 1944.
- BRAGANÇA, L. Menezes
— *A Educação e o Ensino na Índia Portuguesa.*
in *A Índia Portuguesa*. Memórias escritas a convite do Governo Geral da Índia. Nova Goa, 1927.

- CAMPOS, Joseph Roberto Monteiro de
 — *Systema ou Collecção de Regimentos Reais*. Lisboa, 1785.
- CORTESÃO, Armando
 — *O Mistério de Vasco da Gama*. Lisboa, 1973.
 — *Cartografia Portuguesa Antiga*. Lisboa, 1960.
- CORTESÃO, Armando ... e Luís de Albuquerque e Fernanda Leixo
 — *A Arte de Navegar* de Manuel Pimentel, comentada e anotada por Lisboa, 1969.
- CORTESÃO, Jaime
 — *A política de Sigilo nos Descobrimentos*. Lisboa, 1960.
- CORREIA, J. Cândido
 — «Ensino Profissional no Arsenal de Marinha».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1882, p. 16 e 215.
- CORREIA, Comandante Luís M. Dias da Costa
 — Uma análise da evolução do foro naval português.
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1973, pp. 559-602.
- COSTA, Comandante Abel Fontoura da
 — «A Ciência Náutica dos Pilotos Portugueses».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1902, pp. 618-621.
 — «A instrução prática dos aspirantes e guardas-marinhas».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1902, pp. 671-678.
 — *Bibliografia Náutica Portuguesa, até 1700*.
- COUTINHO, Almirante Carlos Viegas Gago
 — «Astronomia Marítima».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1956, pp. 387-400.
 — «Navio Escola de Oficiais».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1904, pp. 200-207.
 — «Necessidade de navios-escolas navegando».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1921, p. 31-51.
 — «Rota atlântica da nau *Grifo*» em 1538.
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1950, pp. 113-136.
- EÇA, Almirante Vicente M. M. Coutinho Almeida de
 — «Afonso de Albuquerque oficial de mar».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1915, pp. 9-21.
 — «Armamento dos navios mercantes».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1886, pp. 97-99.
 — «Instrução naval em Portugal».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1888.
- ESPARTEIRO, Comandante António Marques
 — «Três Séculos no Mar».
 — «A Marinha de D. João IV».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1973.

- FERNANDES, Comandante J. A. Barahona
 — «Escola de Fuzileiros».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1972, pp. 823-835.
- FONSECA, Comandante Henrique Quirino da
 — «Os Portugueses no Mar».
 — «O Livro de ouro da marinha portuguesa».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1920, pp. 199-211.
- GONÇALVES, capitão-de-fragata médico Júlio
 — «A Aula de navegação e a Academia de Marinha de Goa», 1699-1871.
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1943, pp. 15-30.
 — «A Ribeira das Naus e o Real Arsenal de Marinha de Goa».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1942, pp. 493-507.
- GUILLEN, Contra-Almirante Júlio
 — «En Torno a la 'Escuela' de Sagres».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, número especial, ano de 1960.
- LEIXO, Fernanda ..., Armando Cortesão e Luís de Albuquerque
 — *A Arte de Navegar* de Manuel Pimentel, comentada e anotada por ...
 Lisboa, 1969.
- MASCARENHAS, Domingos
 — *Portugalidade, Biografia duma Nação*. Viseu, 1982.
- MENESES, D. Luís de ..., Conde da Ericeira
 — *História de Portugal Restaurado*. Porto, ed. de 1945.
- MORAIS, Comandante Tancredo Octávio Faria de
 — «D. João de Castro, oficial de Mar».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1948, pp. 241-263.
 — «O ensino dos Pilotos».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1945, pp. 269-274.
 — «A Marinha Militar Portuguesa no Séc. XVIII».
 In *Revista Militar*, ano de 1932.
 — «História da Marinha Portuguesa. I Da Nacionalidade a Aljubarrota».
 Ed. do *Clube Militar Naval*. Lisboa, 1940.
- MOTA, Almirante Avelino Teixeira da
 — «A Escola de Sagres».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, número especial, ano de 1960, pp. 39-54.
 — «A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e Índico».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1957, pp. 453-474.
 — «Um século na história da navegação».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1945, pp. 123-152.
 — «D. João de Castro, navegador e hidrógrafo».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1948, pp. 301-361.
 — A viagem de António de Saldanha em 1503 e a Rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul.
 In *Memórias do Grupo de Estudos de História Marítima*. Lisboa, 1971.
 — *Mar, Além Mar*. Lisboa, 1972.

- OLIVEIRA, Almirante João Brás de
 — «Aula de Pilotagem».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1880, pp. 254-257.
 — «Instrução de Marinha Militar».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1880, pp. 98-103.
 — «Marinha Mercante».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1902, pp. 411-413.
- PEREIRA, Esteves ... e Guilherme Rodrigues
 — *Portugal, Dicionário Histórico*. Lisboa, 1904 a 1915.
- PERES, Prof. Dr. Damião
 — *Descobrimientos Portugueses*. Porto, 1943.
- QUINTELLA, Almirante Ignacio da Costa
 — *Annaes da Marinha Portuguesa*. Lisboa, 1840.
- RAU, Prof.^a Dr.^a Virginia
 — Achegas para o Estudo da Construção Naval durante os Séculos XVII e XVIII, na Ribeira do Ouro — Porto.
 In *Memórias do Grupo de Estudos de História Marítima*. Lisboa, 1971.
- REIS, Cadete António Balcão
 — «Introdução à obra de Pedro Nunes».
 In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1960, número especial, pp. 81-102.
- RIBEIRO, José Silvestre
 — *História dos Estabelecimentos Scientificos, literários e artisticos de Portugal, nos successivos reinados da monarchia*.
 Lisboa, 1871-1893.
- RODRIGUES, Guilherme ... e Esteves Pereira
 — *Portugal, Dicionário Histórico*. Lisboa, 1904 a 1915.
- SÁ, Dr. Moreira de
 — *O Infante D. Henrique e a Universidade*. Lisboa, 1960.
- SALDANHA, Padre Gabriel
 — *História de Goa*. Nova Goa, 1925.
- SARAIVA, Cardeal ... (D. Francisco de S. Luís)
 — *Memoria em que se colligem algumas noticias sobre os progressos da Marinha Portuguesa até aos principios do Seculo xvi*.
 Lisboa, 1875.
- SELVAGEM, Carlos
 — *Portugal Militar. Compêndio de História Militar Naval de Portugal*.
 Lisboa, 1931.
- SENA, Comandante Camilo
 — «Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Portuguesa».
 In *Revista Militar*, ano de 1926.

- SERRÃO, Prof. Dr. Joel
— *Dicionário da História de Portugal*, dirigido por ... Lisboa.
- SERRÃO, Prof. Dr. Veríssimo
— *História de Portugal*. Lisboa, 1978 a ...
- SEPULVEDA, General Christovam Ayres de Magalhães
— *História Orgânica e Política do Exército Português*. Lisboa.
- SILVA, José Justino de Andrade e
— *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa.
- SOARES, Almirante Joaquim Pedro Celestino
— *Quadros Navais*. Lisboa, 1942.
- SOUSA, Almirante Botelho de
— *O Mar nas Guerras da Restauração*. Lisboa, 1940
— A educação dos oficiais da armada até à criação da Escola Naval.
In *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1929.
- VALDEZ, Luís Travassos
— *Lista Geral dos Officiaes e Empregados Civis do Exército, Marinha e Ultramar*
— 1842. Lisboa, 1842.
- SEM AUTORES:
— *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V. Coimbra, 1782*.
— *Livros das Monções*.
In: Arquivo da Torre do Tombo
 Filmoteca Ultramarina Portuguesa
 Biblioteca Nacional de Lisboa.
— *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, publicados pela Academia Real das Ciências de Lisboa.
— *Collecção de Legislação Antiga e Moderna do Reino de Portugal*. Parte I, da *Legislação Antiga* (D. Sebastião).
— *Lista Geral dos Officiaes e Empregados Civis da Marinha*, referida a 1 de Novembro de 1850.
— *Forças Armadas Portuguesas*.
 Ministério da Defesa Nacional.
Lisboa, 1960.

ACADEMIA DE MARINHA

HORAS CULMINANTES
DA HISTÓRIA NACIONAL
NA PRAIA DO RESTELO

POR
FERNANDO CASTELO BRANCO



LISBOA – 1985

Horas culminantes da história nacional na Praia do Restelo

Comunicação apresentada à Academia de Marinha (no Mosteiro dos Jerónimos) em 28 de Fevereiro de 1985 pelo Professor Dr. Fernando Castelo Branco.

Conta-nos Jaime Batalha Reis ter ido numa noite de verão, ele, Salomão Saraga e Eça de Queiroz, em passeio até Belém. Já de madrugada, esfomeados, mas sem dinheiro para pagar uma refeição, foram-no pedir a um amigo de Eça de Queiroz, residente junto da igreja da Memória, ao qual o escritor disse: «Menino (...) estamos esfomeados após muitas horas de incalculável criação romântica. Juramos não morrer antes de produzirmos três obras de génio. Dá-nos entretanto dinheiro para almoçar. Mas olha lá ... Comunicamos toda a noite, espectralmente, no Restelo, com as armadas portuguesas que dali foram ao descobrimento da Índia e do Brasil» (1)

O Restelo faz evocar logo horas culminantes da história nacional: a armada de Vasco da Gama partindo para realizar a primeira viagem marítima desde a Europa até à Índia, marcando o início da presença e da actuação dos portugueses no Oriente, e a armada de Pedro Álvares Cabral deixando o Tejo para efectuar a descoberta oficial do Brasil. São sem dúvida horas decisivas e esplendorosas da história portuguesa.

Luís de Camões, em *Os Lusíadas*, assim descreveu a partida de Vasco da Gama do Restelo:

*«Partimo-nos assim do santo templo
Que nas praias do mar está assentado,
Que o nome tem da terra, para exemplo,
Donde Deus foi em carne ao mundo dado.
Certifico-te, ó Rei, que, se contemplo
Como fui destas praias apartado,
Cheio dentro de dúvida e receio,
Que apenas nos meus olhos ponho o freio.*

(1) Na primeira fase da vida literária de Eça de Queiroz: introdução ao volume *Prosas Barbaras* de Eça de Queiroz. Segundo o texto corrigido pelo autor e incluído em *Eça de Queiroz e Jaime Batalha Reis, Cartas e Recordações do seu Convívio*, escritos coligidos e apresentados por Beatriz Cinatti Batalha Reis, 1966, pág. 120.

*A gente da cidade, aquele dia,
(Uns por amigos, outros por parentes,
Outros por ver sómente) concorria,
Saudosos na vista e descontentes.
E nós, co'a virtuosa companhia
De mil Religiosos diligentes,
Em procissão solene, a Deus orando,
Para os batéis viemos caminhando.*

*Em tão longo caminho e duvidoso
Por perdidos as gentes nos julgavam,
As mulheres c'um choro piedoso,
Os homens com suspiros que arrancavam.
Mães, Esposas, Irmãs, que o temeroso
Amor mais desconfia, acrescentavam
A desesperação e frio medo
De já nos não tomar a ver tão cedo.»⁽²⁾*

A partida do Restelo da armada de Pedro Álvares Cabral é muito sucintamente referida por Pero Vaz de Caminha, e compreensivelmente, pois a sua carta visa dar notícias ao rei da terra onde tinham abordoado e não da viagem.

Diz-nos por isso apenas: «A partida de Belém, como Vossa Alteza sabe, foi, segunda feira, 9 de Março» ⁽³⁾. Mas num estudioso da viagem de Pedro Álvares Cabral encontramos uma descrição mais pormenorizada:

«A 8 de Março de 1500 a esquadra de treze navios encontrava-se reunida no Tejo, a algumas milhas abaixo de Lisboa, perto da pequena ermida do Restelo, onde hoje se encontra o mosteiro dos Jerónimos. Alguns deles eram os navios «redondos» da época, assim chamados por causa das velas enormes que faziam bojo; outros eram caravelas latinas, ou talvez uma combinação dos dois tipos chamados *caravelas redondas*. Um destes navios pertencia a Barto-

⁽²⁾ *Os Lusíadas*, IV, 87-89, edição nacional, pág. 152.

⁽³⁾ Segundo a adaptação a linguagem actual de Jaime Cortesão. A leitura paleográfica é: «digo que a partida de belém como vossa alteza sabe foy seg^a. feira IX demarço». *A Carta de Pero Vaz de Caminha com um estudo de Jaime Cortesão*, Rio de Janeiro, 1943, págs. 199 e 135.

lomeu Marchioni, florentino, e a outros mercadores italianos, outro a um fidalgo português, mas todos os restantes se obtiveram à custa da Coroa. Alguns dos melhores navegadores e pilotos da época acompanhavam a frota, entre os quais o veterano Bartolomeu Dias, que dobrara pela primeira vez o Cabo, Pedro Escobar, João de Sá e Nicolau Coelho, companheiro de Vasco da Gama, e muitos outros. Antes da partida houve missa solene de pontifical.

O Rei assistiu, deu as suas últimas instruções verbais ao jovem comandante e entregou-lhe uma bandeira com as armas reais. Os navios estavam embandeirados com muitas bandeiras de cores. Músicos com os seus atabales, flautas, tambores e trombetas tornavam maior a alegria. A gente, tanto a que ia partir, como a que ficava, vestia como para uma festa. Lisboa inteira viera despedir-se deles e desejar-lhes boa viagem»⁽¹⁾.

Do Restelo vão partir sucessivas armadas cujo destino era a Índia. Gil Vicente escreveu uma farsa chamada Auto da Índia, «representada à muito católica Rainha D. Lianor, era de 1509»⁽²⁾ segundo a Compilacam, data aceite por António José Saraiva ⁽³⁾. Nessa farsa, surge uma mulher que, «estando já embarcado para a Índia seu marido, lhe vieram dizer que estava desaviado e que já não ia»⁽⁴⁾. Daí o seguinte diálogo entre essa mulher e uma moça, sua criada:

Ama *deixa-me ora era má
que dizem que já não vai já*
Moça *Quem diz esse desconcerto?*
Ama *Disserão m'o por mui certo
que ha certo que fica cá*
Moça *S'elles já estão em Restelo
Como pode vir a pello?*

Marques Braga após esta nota quanto ao significado da última frase: «como pode acontecer que não partam?» ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ William Brooks Greenlee: *A Viagem de Pedro Alvares ao Brasil e à Índia pelos documentos e relações coevas*, tradução de António Álvaro Dória, Porto, s.d. O prefácio do tradutor está datado de Agosto de 1951, págs. 23-24.

⁽²⁾ Gil Vicente: *Obras Completas*, edição de Marques Braga, Clássicos de Sá da Costa, Lisboa, 1944, vol. V, pág. 8.

⁽³⁾ *História da Cultura em Portugal*, Lisboa, 1953, vol. II, pág. 246

⁽⁴⁾ *Obras Completas*, ed. citada, vol. V, pág. 90.

Outros autores, outros textos, outros acontecimentos se poderiam referir. Mas não nos devemos alongar. E sem dúvida que as horas culminantes do Restelo foram as das partidas das armadas, em particular, em 1497, da armada de Vasco da Gama, e, em 1500, da armada de Pedro Alvares Cabral.

Aqui as evocamos neste histórico mosteiro dos Jerónimos.

ACADEMIA DE MARINHA

**SESSÃO INAUGURAL DA SEDE
DA
ACADEMIA DE MARINHA
EM 26 DE JUNHO DE 1986**

oradores

ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA
JORGE BORGES DE MACEDO



LISBOA — 1986

Índice

- ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA
C/ Alm. Rogério S. d'Oliveira 3
- O PORTO DE LISBOA NA HISTÓRIA DE PORTUGAL
Prof. Dr. Jorge Borges de Macedo. 11

SESSÃO INAUGURAL DA SEDE DE ACADEMIA DA MARINHA

Alocução do Presidente da Academia de Marinha C/Alm. Rogério S. d'Oliveira, na sessão da sede em 26 de Junho de 1986

*Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Secretário de Estado Adjunto da Defesa Nacional
Senhor Secretário de Estado da Investigação Científica
Senhores Presidentes das Academias
Senhores Oficiais Gerais
Eminentes Confrades
Senhoras e Senhores*

Se o destino não tivesse arrebatado as vidas de Sarmento Rodrigues e Teixeira da Mota, veríamos esses saudosos confrades viver nesta sessão um momento alto da sua vida de marinheiros e académicos, ao ver realizado em pleno o seu grande sonho: uma Academia de Marinha digna desse nome.

Veríamos Sarmento Rodrigues nesta sessão dirigir-se a V. Exa., Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, com superior dignidade, fascinante eloquência e fulgor da sua personalidade, atributos que eu — circunstancialmente empossado na função de Presidente da Academia de Marinha por impedimento do respectivo titular — atributos, dizia eu, que não posso reproduzir. As minhas palavras não terão nem o timbre nem a côr daquele orador nato, nem o peso da autoridade de quem foi o precursor, fundador e primeiro Presidente desta Academia, palavras que me ajudassem a expressar com brilho o sentimento de respeito e gratidão a V. Exa..

Não faltará porém nas minhas palavras o que em Sarmiento Rodrigues era ainda mais relevante do que a própria arte: a sinceridade na afirmação, o culto do mar e a devoção à Marinha. Marinha que V. Exa., Senhor Almirante, vem chefiando com larga visão e realismo perante as circunstâncias em que vive o País.

Comecei por evocar dois vultos históricos, primeiros presidentes da Academia de Marinha e não me parece acertado proceder de outro modo. É que o início da actividade na nova sede implica a presença espiritual daqueles membros fundadores, a quem a Academia deve a sua essência e cuja memória já ressoa nesta casa, como fonte de estímulo e inspiração para futuras realizações.

Esta sessão é por isso a um tempo manifestação de regozijo, expressão de reconhecimento à Marinha e preito de homenagem aos académicos que em vida se esforçaram por exaltar os valores pátrios que no mar cimentaram a nacionalidade do Povo Português, deram à Pátria uma grandeza inigualável, irradiaram o universalismo lusíada.

— x —

A Academia de Marinha criada em 27. Dez. 78 a partir do Centro de Estudos de Marinha, viveu os seus primeiros anos — a que podemos chamar o ciclo dos Jerónimos — instalada no Museu de Marinha. Não dispondo de instalações próprias nem apropriadas, a Academia foi nesta fase como que uma alma sem corpo, e pode até dizer-se que a sua actividade tem sido uma pura e espontânea emanação do espírito.

V. Exa., Senhor Almirante, que em 1978, numa larga e rara visão do que é a missão da Marinha e o interesse do País, deu vida à Academia de Marinha criando-lhe o espírito, completa hoje a sua obra concedendo-lhe o suporte material necessário para cumprir, agora em termos modernos de organização e planeamento, a sua nobre missão de «promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a História, as Ciências, as Letras, as Artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas».

Inicia assim a Academia um novo ciclo da sua vida o qual, sem desvios do rumo que a tem norteado, vai processar-se em moldes diferentes, utilizando a imaginação, a criatividade, o espírito de cooperação, o dinamismo dos seus membros.

A autonomia que lhe confere a nova casa não faz todavia esquecer a sua origem. Foi no Museu de Marinha, mais precisamente no seio da sua Comissão Consultiva de que Sarmiento Rodrigues era presidente, que pela força impul-

sionadora da Prof. Virginia Rau e do Vice-Almirante Teixeira da Mota se criou em 5. Mar. 69 o Grupo de Estudos de História Marítima, embrião que germinou de imediato para se alargar ao campo das Artes, Letras e Ciências ligadas ao mar, dando origem, apenas um ano depois, ao Centro de Estudos de Marinha, em que a actual Academia teve a sua génese.

Foi no Museu de Marinha que a Academia teve o apoio à sua infância. Academia e Museu são membros da mesma família, com raízes comuns; e mais ainda, com aspirações e objectivos comuns; porém com missões e tarefas distintas. Não são pois, nem devem ser, organismos concorrentes, antes se completam nos seus cometimentos e capacidades.

Esta complementaridade deverá estar sempre presente na futura relação entre os dois organismos, assegurando uma colaboração ainda mais profícua, para benefício de ambos e consequentemente da Marinha e do País.

Neste momento em que a Academia de Marinha se emancipa pela sua natural evolução, muito me apraz registar o apoio e colaboração do Museu de Marinha ao longo dos últimos 17 anos, no desenvolvimento desta instituição cultural que hoje culmina com a sua maioridade.

— x —

A localização da nova sede não terá talvez a heráldica e o lirismo histórico da área do Mosteiro dos Jerónimos, símbolo da gesta heroica dos Portugueses na sua epopeia marítima e universal; mas não é menos significativa. De facto este local, a «Nau de Pedra», está carregado de história e tradições gratas aos marinheiros, história da Marinha não tanto de incidência política mas exactamente mais específica da sua acção desde séculos atrás.

Neste local, no estaleiro da Ribeira das Naus — a Fábrica das Naus como era chamada — se construíram muitos dos navios que fizeram a grandeza do País e o transportaram com esplendor a todos os cantos do Mundo. Após o terramoto de 1755, surgiu neste local o Arsenal Real da Marinha com a sua Casa das Formas — mais tarde a célebre Sala do Risco — onde em escala natural se traçavam os navios.

Em 1782 foi criada a Companhia dos Guardas-Marinhas e pouco depois, em 1783, a sua Academia Real para instrução destes. Esta Academia funcionou na Sala do Risco e espaços adjacentes, dando mais tarde, em 1845, lugar à Escola Naval.

Aqui se forjaram gerações e gerações de oficiais de Marinha. Mais especificamente no espaço ocupado por este auditório funcionou durante 150 anos a

Biblioteca de Marinha que estava anexa à Escola Naval. Esta Biblioteca havia sido criada para suprir a falta da Biblioteca da Academia Real dos Guardas-Marinhas, fundada em 1802, que não voltou do Brasil, para onde fora transferida acompanhando a Companhia dos Guardas-Marinhas, quando esta seguiu a Corte para o Rio de Janeiro.

Quando a Escola Naval foi transferida para o Alfeite em 1936, a Biblioteca passou a funcionar em condições diferentes e a designar-se por Biblioteca Central da Marinha. Foi também no espaço adjacente que nasceu o Museu de Marinha. Este e a Biblioteca, foram mais tarde instalados na zona dos Jerónimos em edifícios próprios.

Como se vê trata-se de um local de tradições náuticas, científicas e culturais. Nenhum ambiente poderia ser mais apropriado a uma jovem instituição que se devota à cultura marítima e ao estudo das actividades marítimas dos Portugueses, e que assim é herdeira dos seus antepassados.

Tratando-se de um espaço muito antigo, a sua adaptação a uma Academia moderna não se fez sem muitas sujeições, e o melhor que se conseguiu, aliás como em quase tudo na vida, foi uma solução de compromisso. O auditório, em termos absolutos, é uma sala pequena. Em termos relativos, para não nos apoucarmos, digamos que é um grande auditório de um grande navio. Mas todo o espaço está em harmonia com as manifestações culturais e outras actividades da Academia. As instalações são funcionais e dotadas de apreciável conforto, como convém à sábia idade de grande parte dos seus membros.

É pois uma infra-estrutura com as condições necessárias para permitir à Academia de Marinha cumprir eficazmente a sua missão, missão essa — ao atestá-lo está a presente sessão — que é bem compreendida e acarinhada pela Marinha.

— x —

É natural que surja a interrogação se o apoio à cultura e investigação não será feito em detrimento de acções de linha, acções principais da missão da Armada. Compreende-se esta interrogação: «Primum vivere, deinde philosophare»; em tempo de austeridade as primeiras coisas em primeiro lugar. Mas será que a missão da Academia significará na realidade uma contribuição meramente acessória? Este pensamento deve ser atenuado senão rebatido pelo argumento simples de que nem todo o labor da Academia de Marinha é recreação do espírito, nem tão pouco exercício de pura filosofia. Ao contrário, sem prejuízo do desenvolvimento do conhecimento e da cultura pela cultura, a Academia de Marinha deverá orientar-se pelo objectivismo e utilidade pública.

A missão da Marinha, todos concordarão, não se restringe à defesa militar da integridade nacional, logo à sua eficácia operacional. Esta é sem súvida a sua

tarefa primordial, que exige preparação em tempo de paz, na qual se deverão concentrar os seus maiores esforços.

Todavia a Marinha não pode ser indiferente à crise que o País, embora vivendo em clima de paz com o exterior, atravessa na ordem interna, consequência de ter subitamente passado de uma potência pluri-continental, a cujo estatuto associou durante séculos a sua identidade nacional, a uma dimensão reduzida, praticamente à de que partiu para a expansão marítima e universal no século XV.

Esta crise atinge a Nação nas suas mais profundas raízes: identidade histórica e capacidade de autonomia económica, pondo até em risco a independência nacional.

Em relação à primeira, o aprofundamento do conhecimento e exaltação dos valores históricos são essenciais para a preservação do orgulho, patriotismo e solidariedade nacionais. E como Portugal só foi grande quando se lançou e dominou os mares, é na história marítima, mais do que noutra, que se deve procurar a razão de ser da nossa nacionalidade.

Pelo que respeita à independência económica, o mar, que constituiu 7/10 da superfície do globo, é hoje, perante a explosão demográfica e a depredação dos recursos terrestres, olhado como esperança de progresso e de sobrevivência da humanidade. De facto o mar encerra recursos ainda não completamente conhecidos, que terão de ser estudados e aproveitados muito proximamente.

O futuro do nosso País, como nação independente, está em grande parte no mar. A investigação e estudo dos seus recursos quer minerais, quer biológicos, ou energéticos e da sua utilização, são imperativos e requerem enorme esforço de cientistas e técnicos.

Qual o papel da Academia de Marinha neste delicado e complicado contexto da vida nacional? Melhor do que a minha voz convencem as palavras de Sarmiento Rodrigues, quando ainda clamava pela criação da Academia. Cito:

«Difícilmente se compreende que uma Nação cuja principal grandeza teve origem no mar, que além do Mar foi consolidar a sua independência, que do Mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida, não exista um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha. Organismo de cultura, no qual desinteressada e patrioticamente sejam tratadas as idéias evolutivas que vieram de Sugres e se espalharam por todos os horizontes ganhando novas dimensões. A história das suas multiformes facetas, a ciência pura, a arte militar, a tecnologia, a pratica

comercial, a literatura e as belas artes, de carácter especulativo e sentido prático. Criando um movimento de idéias e efectuando trabalhos, recorrendo a estudos, reuniões, discussões, publicações, concursos, prémios, tarefas e todos os meios apropriados para animar desde as pesquisas às experiências, dentro da vastíssima diversidade dessa admirável unidade que é o Mar».

Isto afirmava Sarmiento Rodrigues em 1970. Que dizer de tal organismo hoje após a experiência de dezasseis anos, quando o Mar parece não fazer parte das preocupações da Nação?

— x —

O mar é um meio hostil e se não houver no Povo a consciência da sua essencialidade no seu sustento e independência, cedo a sua vocação marítima lhe falece. O Povo Português tem-se arredado do mar e das actividades que nele se desenvolvem. O estado das suas marinhas tem-se deteriorado a um nível deplorável:

- A Marinha de Guerra caminhando para um obsoletismo incompatível com a defesa nacional;
- A Marinha de Comércio a um nível perto do zero, não assegurando o abastecimento do País;
- A Marinha de Pesca insuficiente tanto em quantidade como em qualidade e só muito lentamente caminhando para métodos e práticas modernos;
- A Marinha de Recreio fugindo do País, não encontrando nele nem estímulo nem facilidades, em vez de se tornar uma autêntica reserva de defesa nacional;
- A investigação do mar, quer do fundo quer do meio pelágico, longe de ser uma realidade prática.

Por tudo isto, tão importante ou até mais importante do que o estudo da nossa história marítima e a investigação científica em relação ao nosso mar, é o chamamento a ele da Nação. É bom recordar que a integração de Portugal na Europa Comunitária não altera a geografia, nem a nossa dependência do mar como há quinhentos anos. Apenas agora as descobertas terão de ser em ciências diferentes. Com a comunidade ou sem ela Portugal está na Europa, mas:

*«onde a terra se acaba e o mar começa
e onde Phebo repousa no oceano.»*

O regresso do País ao mar é tarefa urgente e todas as acções neste sentido devem ser acarinhadas a nível nacional. Neste campo a acção da Academia de

Marinha pode e deve ser prodigiosa, divulgando o conhecimento sobre as coisas do mar, aliciando a juventude ao estudo destas, mentalizando sectores da sociedade, chamando a atenção dos dirigentes responsáveis, criando, em resumo, uma consciência marítima nacional.

Deve pois entender-se que a fundação da Academia de Marinha não assenta no desejo de criar um instituto para recreação de um punhado de estudiosos e intelectuais devotados às coisas do mar, mesmo aproveitando algum do seu labor. Visa sobretudo o propósito de preservar e desenvolver os valores que sustentam a identidade da Nação e como corolário fortalecer a vontade de independência nacional. Esta não repousa apenas na autonomia económica e na defesa militar; ela reclama também a exaltação dos valores históricos que estão na base da unidade da Pátria.

Foi com este propósito que V. Exa. Senhor Almirante, reconhecendo que a missão da Marinha de Guerra não se confina à sua vertente militar, e seguindo uma vocação e tradição seculares pelas quais a Marinha tem estendido a sua acção a campos não militares mas de alto interesse nacional, em que a cooperação com entidades civis tem-se revelado de inestimável benefício público, decidiu em boa hora criar esta Academia, prestando um notável serviço à Nação.

A sessão de hoje não se limita a assinalar a dádiva da Marinha ao dotar a sua Academia com casa própria. O seu significado é mais transcendente do que o do luzente recebimento de um bem material: ele é a re-afirmação daquele propósito.

Estas razões e o baixo índice de custo/benefício que implica a manutenção da Academia de Marinha são bem reconhecidos pela Armada. E a comprová-lo está o diligente e carinhoso apoio que nesta fase da sua implantação no edifício da Marinha, à velha Ribeira das Naus, recebeu de vários organismos, apoio esse que desejo registar e agradecer, em particular a:

Estado-Maior da Armada
Direcção do Serviço de Pessoal
Direcção das Infraestruturas da Armada (a que foi cometida a obra de adaptação)
Direcção de Abastecimento
Museu de Marinha
Fábrica Nacional de Cordoaria
Arsenal do Alfeite

e por último mas não menos importante à Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha, a quem dirijo um caloroso obrigado.

Do mesmo modo desejo expressar em nome da Academia de Marinha, o agradecimento à Câmara Municipal de Lisboa e à Fundação Calouste Gulbenkian pela sua contribuição na decoração desta casa.

A existência de uma Academia de Marinha é pois mais do que recomendável. É necessária.

Ao dotá-la de instalações próprias a Marinha faz um investimento material e intelectual, demonstrativo da confiança que nela deposita. Como investimento requer retribuição: em estudo, em investigação, em conhecimento, em cultura.

É evidente que as responsabilidades da Academia são assim acrescidas e disso temos consciência. Conhecendo a devoção ao culto do mar que une os académicos, creio interpretar os seus designios ao afirmar que a Academia não desiludirá a Marinha, propondo-se caldear o romantismo do estudo do passado, com o pragmatismo do presente e com a eficácia do futuro.

Os membros da Academia de Marinha trabalham por amor à arte. Não aspiram a recompensas materiais nem a honrarias. Basta-lhes a honra de, servindo a Marinha, engrandecer o País. Pois como diz o nosso Épico:

*«Porque essas honras vãs, esse ouro puro,
Verdadeiro valor não dão à gente;
Melhor é merecê-lo sem os ter
Que possuí-los sem os merecer».*

A acção mentalizadora e sensibilizadora da Nação para o seu regresso ao mar surge no momento asado, pois que:

- é preciso modernizar a Marinha de Guerra;
- é preciso renovar a Marinha de Comércio;
- é preciso desenvolver a Marinha de Pesca;
- é preciso apoiar e incentivar a Marinha de Recreio;
- é preciso investigar e conhecer os recursos das nossas zonas marítimas.

Numa palavra; é preciso fazer regressar Portugal ao mar, ou melhor, recordando a célebre frase atribuída a Pompeio Magno, que foi lema em Roma e traduz uma fatalidade histórica:

«Viver não é preciso; preciso é navegar»

O Porto de Lisboa na História de Portugal

Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 26 de Junho de 1989 pelo Prof. Dr. Jorge Borges de Macedo.

*Exmo Senhor Almirante Sousa Leitão, Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Secretário de Estado da Defesa
Senhor Secretário de Estado da Investigação Científica
Senhor Presidente da Academia da Marinha
Prezado Confrades / Minhas senhoras e meus senhores*

Por um conjunto de circunstâncias, verificamos que a inauguração desta nova sala de sessões da Academia da Marinha a venham colocar na borda do Tejo, bem próxima de alguns antigos estaleiros e do lugar onde D. Dinis mandou fazer o cais da Oura, o primeiro cais acostável do antiquíssimo porto da cidade. Instalou-se, afinal, na principal deste rosário de enseadas que só em fins do século XIX se uniformizaram, no lugar principal do que já era conhecido por porto de Lisboa.

Por um outro conjunto de circunstâncias quase que premonitórias, vem agora a verificar-se que a inauguração desta sala da Academia da Marinha tem como tema uma comunicação acerca do Porto de Lisboa, numa altura, precisamente, em que os portos portugueses enfrentam graves problemas. Tudo isto constitui afinal, a confirmação que ao propor um tema desta natureza, a Academia da Marinha não esquece as grandes motivações nacionais.

No meio destas ocorrências coincidentes, vislumbra-se uma outra certeza que é a de se verificar que nada há de mais constante na vida da Marinha portuguesa do que a preocupação com a defesa da nossa costa, para além dos tempos, dos governos e dos regimes. Acrescentar-se-á que nada mais significativo também nessa mesma costa do que o porto de Lisboa, sem esquecer evidentemente, a vida de toda esta costa, desde a foz do Guadiana à bacia de Lagos e cabo S. Vicente, lugar de tantas batalhas e missões e cujo papel internacional sempre tem sido relevante, nas relações com o Mediterrâneo. E não é menos significativo o papel que os portos ao Norte do Douro desempenharam nas relações com a Galiza e o Mar do Norte ou na defesa dos territórios do interior. Por sua vez, os

portos do Centro tão importantes nas relações com a Terra Nova ou a produção do Centro do País, área de desembarque ainda, das tropas inglesas para combater as tropas napoleónicas em 1802.

Neste conjunto de funções e de interesses da costa portuguesa, destaca-se, como disse, Lisboa. Aqui se desenvolveu uma parte significativa da função atlântica de Portugal na Europa, face ao mundo.

A estes interesses efectivamente nacionais, acrescenta-se, assim, uma não menos decisiva importância internacional. Expressão típica da costa portuguesa, não nos dispensa, contudo a participação de toda ela. Neste equilíbrio ou, por vezes, até confronto-choque, antes de passar à convergência, tem um papel dirigente de extraordinária dimensão o porto de Lisboa. E tanto o faz na História de Portugal continental como nas relações europeias, como ainda na dimensão mundial que a actividade portuguesa acabou por alcançar. Sem, ao mesmo tempo, deixar de se manter numa intransigente e expressiva responsabilidade nacional. Não exageremos, porém, as «virtudes» — ou vaidades — de Lisboa. Diremos só ou sobretudo que não pode esquecer-se o que representa na comunidade nacional!

Lisboa desempenha um aspecto decisivo da relação costa-interior que constitui uma das dimensões fundamentais da dinâmica da História de Portugal, muito superior aos confrontos políticos e às visões classistas. Tem sido muito pouco referido esse confronto dialéctico que domina toda a história do nosso país, parte da problemática das relações Lisboa-País onde há um manifesto debate entre as exigências, solicitações ou ocorrências provinciais e as condições de Lisboa, numa troca de serviços nem sempre pacífica, onde têm lugar tanto as condições de trabalho, preço das permutas, serviços, paridade política, como a hegemonia cultural e outras controvérsias da vida portuguesa. Esta dialéctica essencial tem sido substituída, na moda das ideias gerais que vai variando, por uma empolgação das relações de classe. Certo é porém, que por virtude da dimensão de qualquer das classes sociais portuguesas e das condições particulares do seu regionalismo não tem possibilidade de constituir uma dialéctica nacional que é o mínimo que se pode pedir a uma região voluntariamente inserida num poder central, qualquer que ele seja.

Nesta confluência permanente da costa com o interior, no seu território, em contacto directo com o oceano — Lisboa é o primeiro porto europeu que pode chamar-se atlântico. Está assim indissolivelmente ligado à História de Portugal, como área de comunicação e de contacto de regiões, assim como de transformação daquilo que comunicam, ao passarem por esse intermediário obrigatório. Está, por isso, ligado de maneiras muito diversas, com a intervenção de factores complexos que embora permanentes, nunca permitiram que essa ligação tomasse uma forma idêntica. E o seu estudo é extraordinariamente estimulante, a exigir a intervenção da história como ciência que estuda as situações cujo conjunto nos leva às «tipologias dos conjuntos práticos» na expressão de Raymond Aron.

Quer dizer, a vida do porto de Lisboa tem de ser estudada época por época, situação por situação. Só assim podemos chegar a uma compensação ponderada,

com vista à comparação das soluções que o cálculo de uma estratégia contemporânea pode exigir, não tanto com vista ao futuro, como, sobretudo a compreensão do homem português, face às respostas que o porto de Lisboa lhe tem proposto. E elas têm uma tal especificidade que da sua história não ser conhecida e pensada pode levar a que o debate sobre o seu presente, perca a perspectiva simultaneamente realista e operacional de que necessita.

A racionalidade histórica aplicada ao porto de Lisboa aconselha o seu estudo profundo e concreto, a análise das suas situações, a determinação dos seus recursos variáveis. É essa a única forma de atingir, a seu respeito, um veredicto compreensivo. De outro modo, inventamos prosperidade quando pode ter-se verificado decadência, ou prevemos amarguras quando podem ter eclodido perspectivas úteis que afinal não foram lucidamente preparadas e por isso não resultam.

Debrucemo-nos um pouco sobre a sua história e veremos que assim é. Não precisaremos fazê-lo aqui e agora, nem remontar períodos anteriores ao surgimento do poder político português. Bastará, não só, localizarmos o momento da sua reconquista por D. Afonso Henriques em 1147, depois de ter sido perdido pelos leoneses em 1110. Na realidade, na fala do Bispo do Porto ao cruzado Osberno, logo se vê a consciência de que a posse deste porto era essencial à segurança cristã da costa atlântica. Consequentemente a sua conquista pelos reis portugueses punha nas suas mãos uma garantia de segurança para as rotas que se dirigiam do norte para o sul da Península Ibérica, assim como uma defesa contra as frotas mouras, vindas do sul. Aumentava ainda o poder de negociação dos reis portugueses, no conjunto da península. E muito embora Osberno, acaso tivesse exagerado, como muito provavelmente exagerou, a importância do número de habitantes e do próprio porto de Lisboa, certo era que ele constituía um factor decisivo de segurança para a costa cristã da península. E assim permaneceu Lisboa, em aumento constante de importância, estímulo de prosperidade para os campos que a rodeavam, centro populacional, área de defesa, terminal de uma linha simultaneamente divisória e da comunicação com um sul marítimo e continental, definido à volta do Tejo.

Em meados do século XIII, ocorreu, na Europa, a expressão como que explosiva de uma forma de ser do homem ocidental. Com efeito, os grandes investigadores da tecnologia apontam aquele século como sendo o tempo em que a Europa ocidental se tornou a vanguarda tecnológica da humanidade, ultrapassando a China que, até esta altura, de algum modo, a seguia a par, ainda que sem a mentalidade de exigência prática aplicada ao mundo exterior que caracteriza o ocidente. Ora essas características da Europa também se revelaram nos inventos náuticos num progresso constante nos mais domínios, durante mais de seiscientos anos, embora com alguns efeitos perversos que só agora começamos a ter de administrar. Desses inventos, o que nesta altura mais influência exerceu, no século XIII, no ponto de vista da tecnologia naval foi o leme de timão que veio tornar a marinha ocidental diferente e muito superior a todas as marinhas do mundo como tão bem o demonstrou o comandante Lefebvre de Noettes. Invento que veio desencadear outras modificações importantes na construção do navio;

deu-lhe condições para ser maior, mais rápido e mais seguro. Com o aumento do volume do navio, o preço da mercadoria transportada baixou, facilitou-lhe a navegação à vela, assim como a própria construção de cascos. O número de tripulantes necessário ao seu manuseio diminuiu. Em suma, as viagens passaram a poder ser prolongadas e tornadas mais rentáveis. A carga e descarga tornou-se mais fácil com os cais e os guindastes para os navios mais acostáveis.

Todos estes factos tiveram uma importância decisiva no porto de Lisboa.

Na verdade passou a ser bem mais claro, a partir desta altura, que a Europa estava dividida em duas áreas navais bem distintas e diferente navegação: a área do mar do Norte e a área do Mediterrâneo. E se a ligação terrestre se fazia ao longo da costa, com o apoio nos estuários do trajecto entre o norte de Itália e a Flandres, tomava maior importância a navegação com navios que partiam da costa da Flandres em direcção à Itália ou dos navios que daí partiam para chegar à Flandres e regressarem também carregados aos respectivos portos de origem. Lisboa veio ocupar nessa rota, uma posição decisiva de apoio e segurança.

O porto de Lisboa tinha óptimas condições para a preencher: ancoradouros seguros, madeira disponível, fabricantes de remos, velas, calafates, carpinteiros, amplo abastecimento de vinho, de sal, alimentos de conserva, como, por exemplo, o toucinho, peixe, carne, manteiga e queijo, biscoitos etc. Além disso, os meios de abastecimento e reparação tinham aqui um lugar seguro, assim como para descanso das tripulações. Era igualmente um mercado que vendia muito do que o Mediterrâneo podia fornecer e onde se podiam depositar artigos que as cidades italianas podiam vir buscar tornando as viagens mais curtas para os agentes de navegação de cada uma daquelas áreas. Lisboa tinha todas as condições para ser um porto internacional. E deste modo, a sua alfândega tornou-se desde D. Afonso III a mais rica fonte de receita dos reis de Portugal.

A partir desta altura, Lisboa, ou melhor, os portos de Lisboa que o século XIX passou para o singular viram aumentar o seu papel, tanto na vida portuguesa como na europeia. Área, como disse de descanso e abastecimento e comércio, nas relações entre o Mediterrâneo e o mar do Norte, do ponto de vista internacional, lugar de saída de produtos e de recepção de mercadorias essenciais assim como armas, tornava-se, no ponto de vista da realeza e do concelho uma área estimulante de produção no ponto de vista regional e de captação de dinheiro no ponto de vista do poder político. A sua importância cresceu. D. Afonso III usou-a como forma de expansão, a ponto que pode dizer-se ter iniciado um processo de concentração do poder da realeza centralizadora. e a acção destes factores vai acelerar-se no decurso do século XIV.

O facto não é mais do que a confluência dos factores tecnológicos com o crescimento da importância política e económica da Europa Atlântica, a intervenção do mundo comercial Báltico e do Mediterrâneo Oriental (através de Aragão), acentuando o papel estimulante desempenhado pela Europa do Mar do Norte sobre os seus extremos no Báltico e no Atlântico, insere-se nesse processo toda a costa do Atlântico e do Mediterrâneo Ocidental. Só que a expansão do

poder político europeu para o Mediterrâneo oriental encontrou obstáculos intransponíveis, no plano político e militar. Como resolvê-lo?

Escusado será dizer que, no século XIV, o aumento da importância do Mar do Norte ao lado do aumento simultâneo do Mediterrâneo, transformou esta região do ocidente europeu numa zona estratégica fundamental, tendo Lisboa no eixo das suas novas responsabilidades. Disso beneficiaram a Flandres e a Inglaterra, menos próspera esta do que a primeira. Castela, na península, quiz integrar-se nela, à custa de Portugal e assim se iniciou um confronto insuperável.

A guerra dos Cem Anos é a expressão de uma das necessidades que para chegar a um novo equilíbrio político daí decorria. A França e a Flandres têm também, por sua vez um papel decisivo nesse novo equilíbrio continental europeu. Foi esta situação geral (onde, como disse, se insere a Guerra dos Cem Anos) que manifesta pela primeira vez, de uma forma generalizada, a importância da costa oceânica nas relações internacionais de todo o Continente.

Com a sua extensa costa tanto no área do Norte como no Mediterrâneo, a França oferecia um alvo fácil ao ataque inglês. Depois das grandes derrotas em terra, era visível a necessidade da França se defender, assim como era evidente que o não poderia conseguir só pela protecção das suas próprias fronteiras. Por isso, a França e Castela procuravam unir-se. Deste modo, o Reino de Castela, como seu vizinho por mar e por terra facultaria à França maiores recursos para o domínio europeu, a ocidente.

A intervenção da Inglaterra no equilíbrio de poderes no Mar do Norte teve como consequência que procurasse apoios na Península para vencer a França. Quando Aragão se recusou a participar nessa forma de intervenção da Península Ibérica a Inglaterra procurou celebrar uma aliança com Portugal.

Deste modo, é por intermédio das comunicações marítimas que o reino português vem tomar posição nas lutas europeias. Estes factos tornaram a posição diplomática e militar mais exigente, no reinado do Rei D. Fernando, depois de uma longa política de neutralidade praticada por D. Afonso IV e D. Pedro. Contudo D. Fernando, o novo rei acaba por aceitar fazer em 1373, uma aliança com Inglaterra.

Tem sido muito pouco salientado que foram marítimos os aspectos mais importantes de participação de D. Fernando, por diversas vezes, na Guerra dos Cem Anos. Deram-se nessa intervenção diversas e decisivas batalhas.

Lisboa era um empório marítimo e comercial, ponto de apoio muito oportuno no trajecto atlântico. É assim que Fernão Lopes descreve a cidade na sua Crónica de D. Fernando. Terra de muitas e desvairadas gentes, de intensa navegação comercial, o seu papel militar está relacionado com o Oceano. Em grande medida, é dessa maneira que Portugal limita o apoio de Castela à França, pois obriga a que muitas tropas castelhanas se fixem na fronteira portuguesa e até invadam o seu reino. O porto de Lisboa constituiu em todas estas operações um objectivo decisivo e muito naturalmente os castelhanos compreenderam que a ocupação da cidade ou a aliança com o reino era o objectivo económico e político mais impor-

tante de todas as emergências peninsulares que importava ter em conta. Tarefa tentada em vão. Contudo, pôs em claro as lacunas de defesa da cidade e do porto.

Tornava-se claro que o Porto de Lisboa e a sua cidade eram um factor primordial para garantir ao ocidente a viabilidade da posição política, militar, económica portuguesa, face ao conjunto da Europa. Em ligação com os primeiros acidentes militares graves, logo se verificou que Lisboa fosse provida de muralhas que a defendessem como cidade e como porto. E quando se deu a última guerra com Castela e surgiu o risco de os portugueses terem de desistir de uma dinastia própria, também se tornava cada vez mais claro que, com isso, a cidade perdia alcance europeu. Lisboa não podia perder, não tanto o seu *hinterland* nacional, nem subordinar a sua capacidade económica e geográfica a um condicionamento que, por não ter apoio político próprio, viesse a estar ameaçado por outras regiões que o tivessem. Nestas condições, Lisboa tomou plenamente consciência que era o eixo da independência nacional. Não vamos evidentemente narrar os acontecimentos da crise de 1383-1385. O que importa dizer é que Lisboa, como cidade e como porto, longe da fronteira terrestre e lugar de intercâmbio europeu, foi a condição decisiva para a montagem de um esquema da defesa da independência nacional.

No decurso da luta travada para esse efeito, o porto de Lisboa foi por duas vezes fechado pelas forças navais castelhanas. A primeira, em 1384, quando ficou cercado por terra e por mar. Na segunda, estava já cercada por mar pelas forças navais castelhanas quando se travou a batalha de Aljubarrota, tanto decisiva para a libertação da cidade como porto, como do centro de Portugal, como território.

Garantida a independência, nos seus primeiros tempos o porto de Lisboa cresceu consideravelmente, em potencial económico, em equipamento, em recursos, não tanto como seria de esperar, porque a Europa do centro e do Norte estavam em guerra.

Entretidos a falar na burguesia comercial, ou melhor induzidos a citar fenómenos da moda que era dispor de uma classe social responsável pelo progresso, alguns ensaístas esqueceram uma consequência fundamental para a cidade de Lisboa e o seu porto, em resultado da crise de 83-85: a disponibilidade de uma área regional crescente — o termo — bem dotada de recursos económicos e de privilégios fiscais que melhoraram tanto o seu abastecimento como centro de tráfego marítimo, como lhe permitiram uma muito melhor defesa e maior ligação ao Centro e à área Leste do País. Depois da guerra com os Castelhanos continuou a fornecer ao rei as suas mais importantes receitas fiscais; dispunha de um aparelho de produção que lhe estava directamente ligado e continuava a garantir boas receitas no comércio externo. Acrescentava-se um melhor equipamento para a reparação de navios a essas boas relações de mercado com o Norte e o Sul da Europa. A organização estável e segura da Casa dos Vinte e Quatro dá-nos a prova de uma estrutura artesanal provida de mercado, ao lado da agrícola e comercial. A sua ligação com o comércio europeu do norte tornou-se mais intensa. O mesmo se podia dizer da sua relação com as áreas mediterrânicas, uma vez

que são desta data indicações mais numerosas do interesse das grandes cidades «mediterrânicas» pelo porto atlântico de Lisboa e desta, por sua vez, com aquelas mesmas áreas. Acrescente-se que sua garantia da navegação não se aplicava só à cidade, propriamente dita como também aos portos da costa.

Não foi o início da expansão com a conquista de Ceuta, para usarmos as designações oficiais, que criou este panorama. Aquela é muito mais o resultado dele. A primeira fase da expansão exprime-se no empenhamento com que Lisboa procurava o Mediterrâneo e aproveitava de preferência as costas algarvias. Na realidade, o Porto de Lisboa estava, digamos assim, saturado dentro de um comércio europeu com mais amplo sentido e as suas preferências para a diversificação baseavam-se em diversificar os produtos do Sul.

Com efeito, Zurara, quando fala na primeira consequência da expansão cita em especial o aumento da disponibilidade do porto de Lisboa em madeiras, a maior facilidade na construção civil, a segurança da navegação, em segundo plano o aumento do movimento do porto. Só mais tarde, Lisboa - acompanhando o Algarve, e África, veio a interessar-se pelo comércio atlântico mais intenso e sua consequência. Essa expansão tinha-se revelado com excelentes perspectivas e em grande medida, a partir de tentativas de produtos de clima temperado quente, nomeadamente no que se refere ao açúcar.

A partir deste chegou a fazer-se uma rede de distribuição mediterrânica e o mesmo interesse sucedeu com o escravo. O primeiro interesse de Lisboa, como área autónoma foi entrar no Mediterrâneo. A sua percepção de África veio depois deste e com estes apoios com o Mar do Norte tornaram-se mais eficazes e rentáveis.

Em seguida, a transformação de Lisboa como porto de expansão atlântica faz-se quando as suas perspectivas no plano político e económico se separaram da expansão no Norte de África e quando os cidadãos da grande cidade atlântica sentiram que nela podiam conviver com grande vantagem eses três mercados: o mediterrânico, o africano e o Mar do Norte.

O infante D. Henrique teve a noção dos três sentidos da expansão — a mediterrânea, a africana e mercado receptivo do mar do Norte e acabou por as combinar numa unidade político-estratégica do alargamento do que podemos chamar a área atlântica euripeia. Neste domínio, a conceptualização de D. João II estabeleceu-a como ponto central naval, político e diplomático. Para apoiar todas estas responsabilidades, podemos falar na constituição de um verdadeiro conjunto portuário de Lisboa, desde a zona que vai de Alcochete a Cacilhas, frente à cidade, apoio da construção naval e de um rosário de portos na margem norte do Tejo, de Sacavém a Belém provido de todos os recursos, assim como para montante do rio até Santarém e na margem Sul até ao Sado e Alcácer do Sal. Foi todo este complexo urbano que causou o espanto do alemão Jerónimo Munzer que o visitou e dele nos deixou uma imagem elucidativa quanto à sua variedade, recursos, condições de protecção. Em suma, afinal, toda esta capacidade atlântica de intervenção. Alimentos, construção naval, produção de armamento, movimento comercial, área de vigilância, depósitos, lugares de venda,

tudo é anotado com espanto e entusiasmo. Lisboa é por ele chamada inclita e gloriosa, os seus navios apresentados como enormes e preparados para todas as exigências do mar. As muralhas são referidas como invencíveis, em movimento constante dos arrabaldes lisboetas, imponentes. Aproximadamente deste período, é ainda o primeiro testemunho tecnológico de que dispomos quanto ao porto propriamente dito... Refiro-me ao emblema do Marquês de Valença que o mandou esculpir numa custódia, actualmente no Museu Nacional de Arte Antiga, de Lisboa, esculpido também em baixo relevo na decoração do próprio túmulo do Marquês. Esse guindaste, porventura, a funcionar próximo da casa do próprio Marquês de Valença junto à borda do rio, onde hoje existe o Cais do Sodre?

Foi a partir do porto de Lisboa que se iniciaram as viagens transatlânticas. Exigiam elas um extraordinário equipamento, construção naval da melhor qualidade, facilidade de recrutamento de marinheiros, soldados e quadros, condições de abastecimento e disponibilidade de inúmeros materiais. No Barreiro, estavam os moinhos de moagem de cereal e os fornos de biscoito. Nas encostas à volta de Lisboa eram muitos os moinhos para a produção de farinha. Sabemos ter havido na borda do Tejo uma importante oficina produtora de canhões, enquanto em Barcarena se fabricavam mosquetes. Foi esta concentração tão diversificada que transformou Lisboa no primeiro grande porto, onde, face ao Mar Oceano, todos os conhecimentos técnicos europeus tinham sido instalados e de onde iriam partir navios para todos os outros oceanos e continentes.

E aqui surge um elemento perturbador, que, sem afectar o enriquecimento de Lisboa, vem, não obstante, afectar todo o processo histórico da sua ligação ao *hinterland*. A cidade tem uma relação económica com as suas áreas próximas bastante significativa e extensa; daí vem para o seu consumo uma quantidade importante de produtos. Não obstante, o seu significado como porto é muito superior, por todas as razões atrás mencionadas, e desde o século XIV que iam em desenvolvimento. E se, no plano estratégico português, Lisboa se revelou decisiva para a independência política, acrescente-se agora o seu papel no contexto europeu que passou a ser durante séculos, em termos de rotas, ponto de apoio e de transbordo mais significativo da Europa ocidental atlântica, em ligação com a África e o Mediterrâneo e, se não se transformou com todas essas vantagens marítimas num centro financeiro, as causas estão sem dúvida muito mais relacionadas com as facilidades que o mar largo dá ao curso, atribuindo-lhe melhores condições de abordagem dos navios «legais» do que numa navegação controlada em mares «estreitos». Por outro lado, o lucro era maior e mais rápido para os capitais colocados no Norte e no Mediterrâneo do que, quando colocados no Extremo Ocidente da Península. Na verdade, nesta época, Lisboa, em termos de riqueza pertencia mais ao Atlântico do que ao continente. As forças que decidiam da sua influência estavam mais ligadas ao cenário europeu do que ao português, o que não impedia que houvesse em Lisboa e Porto, «mercadores de sobrado», ou capitalistas. O poder económico do reino estava em Lisboa mas o centro político do país e a presença do rei no século XVI localizara-se, muitas vezes, em Évora. Por outro lado, é bom lembrar que o poder político procurava,

como de seu direito, uma religião de estado para se impor: porque o poder económico do rei D. João III tinha recursos insuficientes e ele procurou mais um meio de pressão e unidade no Tribunal do Santo Ofício, em vez de ser este a origem dessa mesma pressão.

A política externa do século XVI e a defesa das rotas tornava, por outro lado, o porto de Lisboa mais preocupado com esse problema económico e militar do que qualquer outra motivação exclusivamente política. Daí, o «não querer ter «preocupações» religiosas ou outras, com as áreas regionais do país. A ligação do porto de Lisboa e dos seus meios de contacto e a influência sobre Abrantes, Pinhel, Viseu, Alcobaca, Santarém, Setúbal, Alcácer do Sal, em suma, da costa para o interior do país, para além do termo da cidade, com vantagens que não podiam ser postas em dúvida, é uma das razões que mais influência teve no processo de centralização do século XVI e que se exprimiu tanto na religião como na estrutura jurídica e militar. Procurava-se a todo o custo manter um território pacífico e seguro. A diversidade dos meios para esse efeito não era muito contestada. Católicos, protestantes, calvinistas, maometanos pretendiam sobretudo a sua segurança; os processos — cada um à sua maneira — não eram muito diferentes da sua expressão prática. Houve torturas hediondas em muitos lugares por outras razões religiosas, o que não absolve nenhuma. O «homem perseguidor» é um fenómeno de uma tipologia com causa diversificada, mais corrente nos resultados entre os séculos XIII e XVIII, mas sempre tem existido em todas as sociedades.

Especializada no mar, digamos assim, Lisboa é rodeada de um país muito mais pobre de gentes e de bens do que em possibilidades portuárias. É o que se pode ver na descrição da viagem de D. Sebastião ao Alentejo e Algarve, assim como na narrativa do viajante que acompanhava o cardeal Alexandrino a Lisboa, sobretudo quando comparavam os luxos provinciais da nobreza local com a sumptuosidade exibida em Lisboa. Foi, em grande parte, por virtude desse distanciamento da cidade, no século XVI, face ao interior mais pobre e pouco provido de produtos rentáveis, que em 1580 foi fácil ao Duque de Alba, atravessar o Alentejo, quase deserto, conquistar Alcácer do Sal e Setúbal, e preparar a conquista de Cascais e entrar pelo estuário do Tejo para vencer as tropas do Prior do Crato no encontro de Alcântara.

Dependente no século XVII, exclusivamente do seu potencial económico, despojada de corte e de poder político, Lisboa definhava no meio da pirataria desenfreada junto às suas costas e apartada das grandes decisões atlânticas. Tinha deixado de ter aí uma presença autónoma; como exemplo, refira-se o relato de Pero Reis Soares sobre a amargura da população da cidade no dia de aclamação do rei na cidade, as constantes rixas entre portugueses e espanhóis, ao mesmo tempo que aumentava a sua violenta ironia para com aqueles que tinham julgado que o mar oceano ficaria livre de corsários quando a realza espanhola fosse comum a todos os estados da península. Não foi o que sucedeu. Pelo contrário: um rei grande senhor e muito poderoso que todos haviam de temer; que não haveria mais ladrões no mar: além do direito de andar pelas ruas e outras

muitas grandezas «que propunham a seu sabor». Ora sucedeu precisamente o contrário. Tinham-lhe dito que os Filipes eram indispensáveis para combater a pirataria e eis que a vêm nas suas costas, mais atrevida que nunca, a Cascais vinha fazer sobranceiras! Os testemunhos a esse respeito não inúmeros.

Um viajante italiano que, em 1608, percorreu Lisboa mal conseguia reconhecer a orgulhosa cidade. Comerciantes arruinados, casas em crise, aumento da emigração para o Brasil, fuga de capitais, leilão de mercadorias, estaleiros sem trabalho, má construção naval, uma ruína onde só se salva o comércio do Brasil e da Índia. Fazemos ainda referência a África com o tráfego crescente do marfim e do escravo. Acrescente-se-lhe, no continente europeu, o sal, o vinho e os citrinos. Acrescentem-se as preciosas e caras especiarias, as madeiras preciosas, as sedas, os marfins. Afinal Lisboa ou a costa de Portugal resistiam pelo esforço directo dos seus naturais, na luta contra o isolamento em relação à Europa: a principal arma da Espanha e por ela usada com conhecimento de causa.

É nessa altura que surge, mais além, aquilo a que podemos chamar o orgulho de Lisboa. Luís Mendes de Vasconcelos, Duarte Gomes Sólis, Nicolau de Oliveira, entre outros e cada um à sua maneira e com a sua voz elogiam, a riqueza potencial, o lugar privilegiado, a segurança, o destino atlântico da sua cidade, a sua prioridade política! De uma maneira ou outra, advertem que o verdadeiro mérito da cidade só poderá ser reconhecido se Lisboa for a capital das Espanhas! Sonho absurdo porque estrategicamente impossível. Nem reparavam que o oceano Atlântico ainda não dava garantia hegemónica (teria de esperar três séculos para tanto!) E três outros portos da Espanha não suportariam a escolha de Lisboa como capital. Para satisfazer esta última, Barcelona, Bilbao passariam a resistir ao poder central espanhol! Os Filipes trocariam a «tranquilidade» (se existisse) de Lisboa e dos portugueses pelo desgosto, já patente, daqueles grandes portos peninsulares. Não era, evidentemente, vantajoso para a Espanha... Para não falar do que havia de paradoxal em passar o deo ceptro político natural da «Hispania» como «reino» de Madrid e do Escorial para a periferia: dificuldades militares dos espanhóis com os holandeses e ingleses no Brasil e Lisboa. Desfeito esse sonho estrategicamente insensato (o pior dos erros) de ser o porto hegemónico da Península Ibérica, Lisboa esperou que a América do Sul fornecesse os primeiros passos para a recuperação do poder político: e com efeito, terá de ser no porto de Lisboa que se vai organizar o socorro às cidades brasileiras atacadas pelos holandeses. Aqui já se tinha organizado uma companhia de comércio com o fim de reconstituir uma parte, pelo menos, do comércio peninsular com a Índia. Reconhecida desde 1619, para se renovar mais tarde, numa outra, Companhia do Comércio das Índias, com dinheiros diversos de Lisboa e dos Conselhos mais ricos. Mas abre falência em 1634. O dinheiro tinha sido, como disse, em grande parte encontrado junto dos portugueses ainda que insuficientes. Lisboa defende-se participando noutros negócios agora quase só atlânticos: o escravo, o açúcar, a madeira, o tabaco, o sal, etc. Todos os portugueses viam que a ligação política e militar do português à monarquia hispânica da Europa, ou a sua dependência dos acidentes militares na

Holanda, em Milão, França e na Flandres nada tinham de vantajoso para o País, e o que se passava nos portos da Costa portuguesa era, a esse respeito, um argumento cotidiano! Afinal, ligando-se Portugal à Europa, por meio do intermediário espanhol não se podia definir essa presença directa de Portugal nos jogos de interesses europeus, embora existisse. Portugal acabou por parecer distanciar-se da Europa, durante os anos amargos de 1580-1640. Lisboa reconhece claramente que o seu porto perde muito com a dependência da Espanha, e que o poder político desta não bastava para garantir a sua prosperidade perdida nem para manter uma essencial dignidade como potência política. Ora foi precisamente dentro das lutas de equilíbrio europeu que Portugal recuperou a sua influência atlântica. Ou antes, Portugal recuperou, pelo seu próprio nome, a sua presença directa nesse mesmo equilíbrio europeu. Ausente, do equilíbrio europeu, nunca esteve.

A própria revolução de 1640 o provou de um modo bem claro. D. João IV ao reconquistar a independência política, esta retoma o seu caminho e os seus riscos. Ninguém ignorava evidentemente, que a Espanha tinha uma presença fortíssima a ocidente da Europa, em terra e no mar, e que Portugal sozinho não a ia poder desafiar sozinho de novo, só com Lisboa que Portugal conta para assegurar a sua presença nas lutas europeias ao ajudar a França e a Holanda na sua luta atlântica contra a Espanha, assim como oferecendo os seus serviços à Inglaterra. Deste modo garantiu a sua independência pois com Lisboa salvou muitos dos territórios ultramarinos. Para evitar o assalto corsário, organiza a partir de Lisboa o sistema de «comboio» de navios, que saía em Março e Setembro/Outubro, de Lisboa e Porto, reunia navios de outros portos para conduzir o seu comércio atlântico, sob escolta naval ao seu destino ultramarino. Para captar capitais portugueses, cristãos novos e até disponibilidades dos concelhos organiza a companhia do Comércio do Brasil de 1649, por cujo reconhecimento o Padre António Vieira tanto lutou. O porto de Lisboa torna-se um grande foco de comércio do Atlântico Sul.

Nela convergem produtos da África e da América do Sul, redistribuídos pela Europa, juntamente ou com concorrência, com a produção inglesa ou holandesa das Antilhas. Os contratos da importação de tabaco, as empresas da escravaria, as exportações de açúcar para diferentes portos portugueses desde Viana, Setúbal, Portimão, etc. (criando e desenvolvendo grupos interessados) ainda que tendo o seu principal foco em Lisboa deram a Portugal as condições económicas necessárias para levar por diante a guerra da Restauração contra a Espanha, e obter capitais de empréstimo na Holanda, garantidos pelo sal de Setúbal para a compra de armamento; para desenvolver o comércio brasileiro arranjava o necessário dinheiro para investir na compra de escravos e na organização da rede de distribuição comercial de açúcar. Lisboa foi o centro de montagem e organização da guerra e do funcionamento de um novo esquema diplomático onde a Inglaterra substituiu a França como garante na montagem diplomática de protecção à independência portuguesa.

Por outro lado este período assiste a uma melhoria significativa nas relações da cidade com o interior do país, sem que o porto de Lisboa deixe de ver crescer a qualidade do porto internacional. Desde a dura provação do domínio espanhol que os portugueses se tornaram, de novo, muito mais realistas quanto ao papel da sua independência no comércio externo e ao significado internacional do seu porto.

Depois de sessenta anos de domínio espanhol, a responsabilidade económica do governo directo por autoridades portuguesas — ou seja a independência — revelava-se claríssima. Tinha valor social, económico e cultural, as dúvidas só voltariam nos séculos XIX e XX! E no século XX com a Europa não passa necessariamente pela Espanha. A vida dos povos tem muitos acidentes imprevistos e a independência das comunidades existe para os enfrentar. Na verdade, o porto de Lisboa é grande demais para a pobreza do país. Contudo também, por isso mesmo é uma garantia de valorização nacional que Lisboa não pode estar só nela corporizada!

A descoberta do ouro, no Brasil, no final do século XVII e as suas remessas para o continente agravaram as assimetrias entre Lisboa e o interior do País, sendo certo que a pobreza estimulava um investimento nos transportes: o grosso dos meios interiores de comunicação assentava, na altura, na almocrevaria assim como no tráfego fluvial e costeiro. Mas a «Corte», ia mais longe. Tinha-se transformado num mercado rico, perdulário, atraente.

Fotocomposição
Montagem e Impressão
Litografia Tejo
1995

ACADEMIA DE MARINHA

AS ILHAS DO ATLÂNTICO
E OS
DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

RAQUEL SOEIRO DE BRITO



LISBOA - 1987

As Ilhas do Atlântico e os Descobrimentos Portugueses

*Comunicação apresentada na Academia de
Marinha em 29 de Janeiro de 1987 pela Prof.
Doutora Raquel Soeiro de Brito*

As ilhas do Atlântico que mais interessam ao estudo das descobertas e da expansão portuguesa encontram-se agrupadas em arquipélagos, de número de ilhas e extensão variável, estendendo-se em latitude dos 40° N (Corvo) ao Equador (São Tomé) e, em longitude, dos 6° E (São Tomé) aos 31° O (Flores), abrangendo, assim, uma área importante do Atlântico Norte; relativamente à distância dos continentes, é o arquipélago dos Açores o que se encontra mais distanciado da Europa (1770 km, à latitude de Lisboa), enquanto a ilha de Príncipe se encontra a uns escassos 350 km da Ponta Pongara, no Gabão.

As próprias ilhas, mesmo dentro de cada arquipélago, variam de fisionomia, porque nem as formações eruptivas que as originaram nem o clima a que estão sujeitas pertencem a um mesmo tipo; por estas razões físicas e pelas diferentes distâncias a que se encontram dos continentes mais próximos, embora o mesmo estilo de colonização tenha sido usado em todas elas, os resultados foram bem diferentes: Açores e Madeira são arquipélagos «europeus», com cambiantes da Europa Oceânica, o primeiro lembrando a Europa Meridional, mais seca e menos verde, o segundo; Cabo Verde e São Tomé e Príncipe apresentam um cariz africano, nas suas gentes como nos produtos e técnicas de utilizar a terra; mas todos, cada um com a sua especificidade, foram pontos de apoio indispensáveis à epopeia portuguesa.

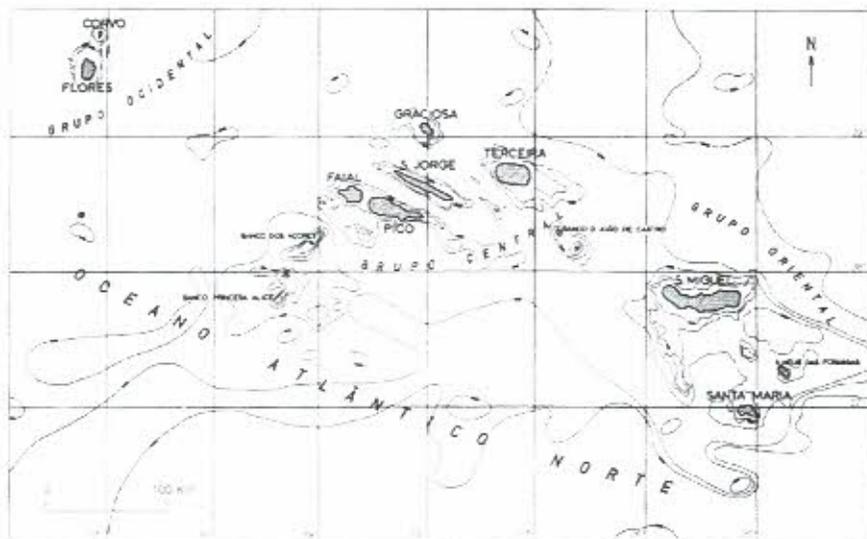
A origem dos arquipélagos

Todos os arquipélagos têm origem vulcânica e em dois deles, Açores e Cabo Verde, ocorreram numerosas erupções, não só em tempos históricos como nos nossos dias; alguns relatos antigos, mais pormenorizados,



Posição do arquipélago da Madeira

mostram o pânico das populações perante fenómenos até então desconhecidos e que na verdade, assumem aspectos assustadores. Ao cronista das ilhas açoreanas, Gaspar Frutuoso, se deve, na sua obra *Saudades da Terra*, livro IV, vol. I, a primeira notícia de uma erupção ocorrida em São Miguel, entre o achamento da ilha e a segunda expedição: *Depois de achada a ilha de São Miguel, tornando para o reino os seus descobredores, foram pelo mar... atentando e notando a sua figura, e viram que em cada ponta da sua compridão tinha um mui alto pico ... e demarcando-a por eles o piloto, para depois poder melhor reconhecer...* [e quando de novo] *partiram de Sagres e navegando com próspera viagem, vindo à vista da ilha, vendo-a o piloto, a desconheceu por lhe ver um só pico da parte do oriente e não ver o outro da banda do poente... porque neste meio tempo, enquanto eles foram ao reino e tornaram, aconteceu que se alevantou o fogo a primeira vez sabida nesta terra, e ardeu aquele alto pico para a banda do noroeste desta ilha, junto da ponta dos Mosteiros, onde agora se chamam as Sete Cidades ... e dizem que o mesmo piloto e os dos navios viram no mar muita pedra pomes e troncos de árvores que dali saíram, sem entender a causa disso. Mas ainda que então e depois foram achados os sinais e efeitos deste fogo que fez arrebatat e abaixar aquele pico, não foi visto, por não ser povoada a ilha no tempo que ele arrebentou.* Embora não seja credível que se trate da erupção que tenha originado a Caldeira das Sete Cidades, trata-se, sem dúvida, de uma das

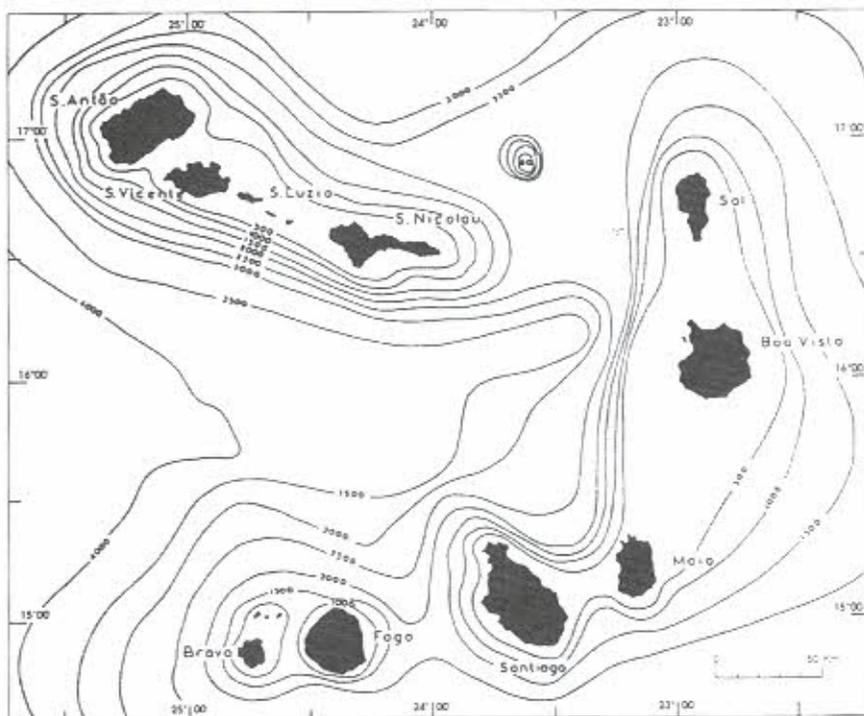


Posição do arquipélago dos Açores

muitas erupções secundárias de grandes proporções que ocorreram em tempos históricos em São Miguel como em todas as outras ilhas, à excepção de Santa Maria e Flores.

A última erupção ocorrida nos Açores teve início em Setembro de 1957 e prolongou-se até Outubro de 1958. Irrompeu ao largo da ilha do Faial – mais uma das tantas erupções submarinas – a pouco mais de 2,5 km a Noroeste da Ponta dos Capelinhos, com emanações de fumo a que logo se seguiram jactos de material lávico que, por acumulação em torno da cratera, não tardaram a originar a primeira ilhota, assimétrica, na clássica forma de ferradura – devida à inclinação dos jactos e à ruptura do *cone* na sua área mais frágil, pela força do mar. Pela persistência dos ventos dos quadrantes de Leste (raros na latitude dos Açores), a ilhota, no decorrer das suas vicissitudes de formação, manteve quase sempre um bordo rebaixado e voltado para a ilha do Faial, podendo, assim, ser observada a cratera – as *bocas* que se abriam e fechavam, a sua deslocação, a existência de *fumarolas* e de placas de *escória* fumegantes, o seu preenchimento, por osmose, com água do mar, no fim de longas e violentas fases explosivas em que as paredes ficavam completamente fechadas e, consequentemente, isolavam a cratera do mar.

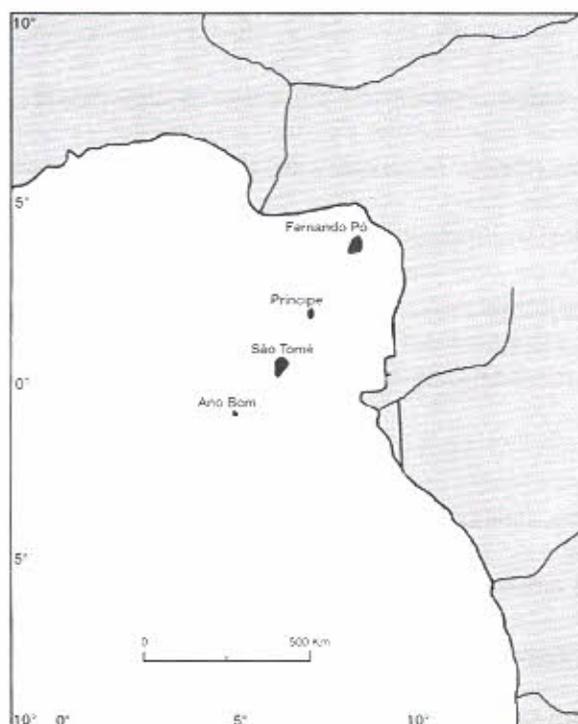
Segundo alguns especialistas internacionais foi, nesse ano e no mundo, um dos vulcões de maior actividade explosiva com todo o cortejo



Posição do arquipélago de Cabo Verde. As ilhas emergem de «patamares» que se situam à profundidade dos 1000 m para as ilhas de sudoeste (Fogo e Brava) e dos 500 m para as restantes

de fenómenos que caracterizam o tipo de vulcões a que esse pertencia, o *vulcaneano*: explosões violentas com projecção de enormes quantidades de cinzas (que acabaram por cobrir uma área importante a Oeste do Faial), *lapilli*, blocos sólidos podendo atingir grandes dimensões, uns de lava consolidada, outros formados por pedaços arrancados à própria *chaminé* pela força das explosões (todavia material pouco incandescente), tudo envolto por espessas nuvens de gases densos e quase sempre acompanhados por forte cheiro a gás sulfídrico e outros compostos de enxofre, por vezes incomodativos. Percebe-se bem o terror que tais fenómenos sempre produzem nas populações.

Mas o vulcão dos Capelinhos não foi o único a entrar em acção, nos nossos dias, nestes arquipélagos: já em 1951 se dera uma curta mas a violenta explosão na ilha do Fogo, em Cabo Verde – mais precisamente na Chã das Caldeiras; durou uns escassos dias, tendo causado alguns estragos tanto nas povoações abrangidas como nas culturas; o mesmo fenómeno repetiu-se em



Posição das ilhas de São Tomé e Príncipe, no golfo da Guiné

Abril de 1955, com os mesmos efeitos desastrosos e em ambas as ocasiões também o tipo de erupções foi o *estromboleano*, com jactos de escória e importantes correntes de lava basáltica incandescente a descer rapidamente pelas encostas, destruindo casas e campos que encontrava pelo caminho.

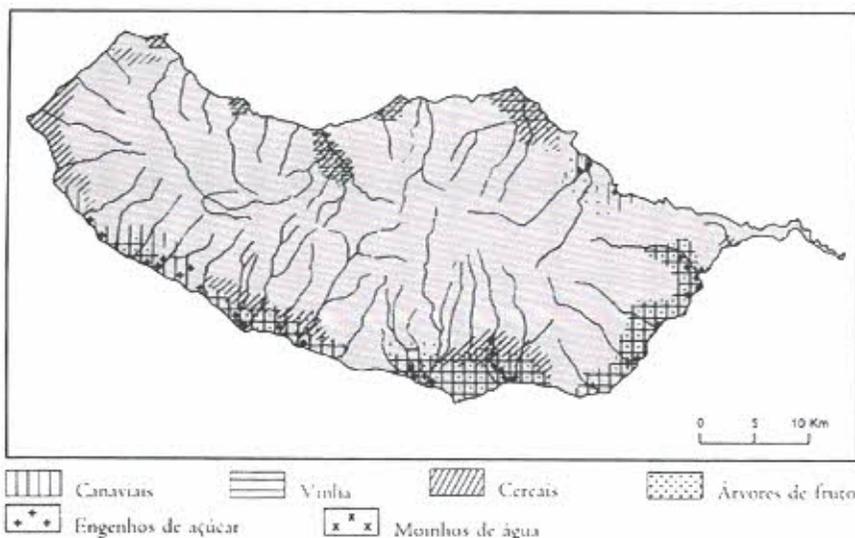
Em todas as outras ilhas o vulcanismo permanece adormecido há vários séculos.

A ocupação das ilhas

Não só pelas formas de relevo como pela vegetação e total ausência de seres humanos, estas terras devem ter causado uma forte impressão aos primeiros portugueses que as abordaram. E não faltam descrições pormenorizadas de como foram ocupadas, das dificuldades várias, consoante o clima, em encontrar os produtos adaptáveis, primeiro à

alimentação e, logo de imediato, a um rendimento que permitisse a ocupação e o desenvolvimento das ilhas. Como produto alimentar, o trigo foi, desde o início, introduzido em todos os arquipélagos; a sua sorte diversa deveu-se a problemas climáticos: na Madeira e nos Açores aclimatou-se com relativa facilidade e foi a base de alimentação até à utilização do milho grosso, produto das áreas quentes e húmidas das Américas; nos arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe foi necessário recorrer aos milhos miúdos do fronteiro continente africano, pois se no primeiro a produtividade do trigo era extremamente aleatória devido à carência e irregularidade das chuvas, no segundo era a elevada humidade ao longo de todo o ano o elemento impeditivo da sua cultura.

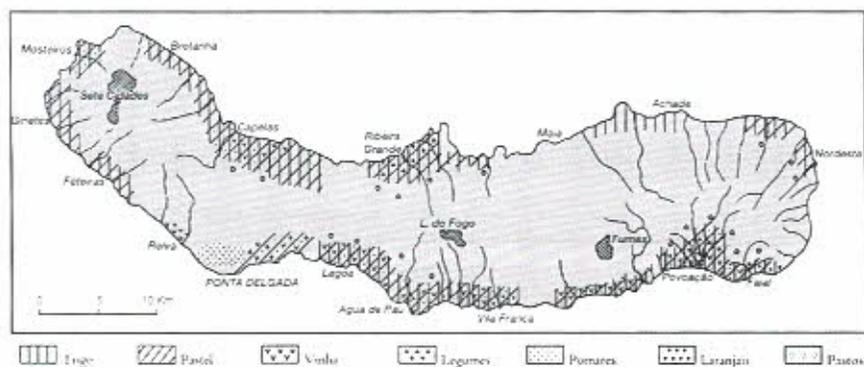
Cada arquipélago (até mesmo cada ilha), devido à posição em latitude que «determina» o clima geral de cada um, foi utilizado para a adaptação de homens, animais e plantas que, posteriormente, se «faziam passar» para novas regiões; o facto de todos, à excepção das Canárias, serem desabitados jogou positiva e negativamente: de forma positiva, porque, sem gente, a instalação processou-se sem conflitos, na negativa, porque os primeiros ocupantes tiveram de transportar tudo consigo e adaptar, palmo a palmo, a terra para a sua sobrevivência, desde a cons-



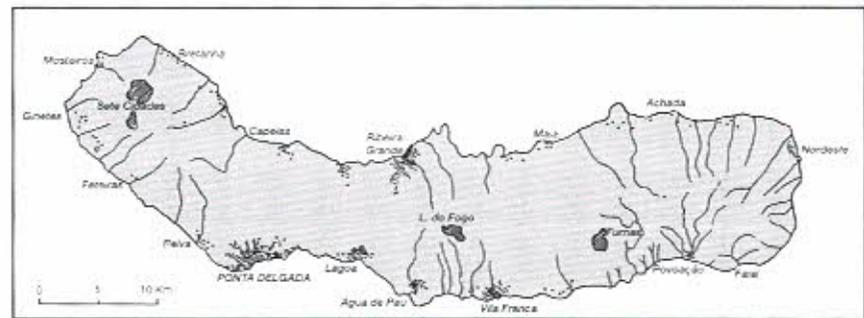
*Esquema da utilização do solo na ilha da Madeira no século XVI
(in l'Île de Madeira, de O. Ribeiro)*

trução de cabanas à preparação das áreas de cultura, pois só podiam ter encontrado alguns coelhos e cabras, animais que propositadamente haviam sido lançados, para esse fim, nas viagens de reconhecimento e muitos dos quais, certamente, morreram ou desapareceram mato adentro.

A instalação em qualquer das ilhas não foi tarefa fácil: a escolha do lugar para fixação dos colonos tinha de recair numa enseada o mais abrigada possível e que desse acesso a uma área relativamente pouco acidentada, para aí se implantar as singelas habitações e começar a desbravar o terreno. Além disso houve que fazer face a uma dificuldade suplementar devido a ser mal conhecida a influência do clima na vida das plantas; tal dificuldade reflectia-se no povoamento de cada arquipélago, cujo desenvolvimento tinha de ser feito à custa de culturas de rendimento económico, logo que outras assegurassem a subsistência dos habitantes, com produtos alimentares que lhes não fossem completamente estranhos. O trigo teve um papel primordial, tendo sido a primeira cultura, após os



*Esquema da utilização do solo na ilha de São Miguel no século XVI
(in A Ilha de São Miguel, de Raquel Soeiro de Brito)*



*Distribuição da população na ilha de São Miguel no século XVI
(in A Ilha de São Miguel, de Raquel Soeiro de Brito). Cada ponto representa 50 habitantes*

Na Madeira, segundo Gaspar Frutuoso, uns trinta anos após o início da colonização já a cana era importante; em 1452 foi instalado o primeiro engenho movido pela força humana e a tracção animal; nos finais do século contavam-se uns oitenta engenhos, espalhados principalmente pelos terrenos mais baixos da costa sul.

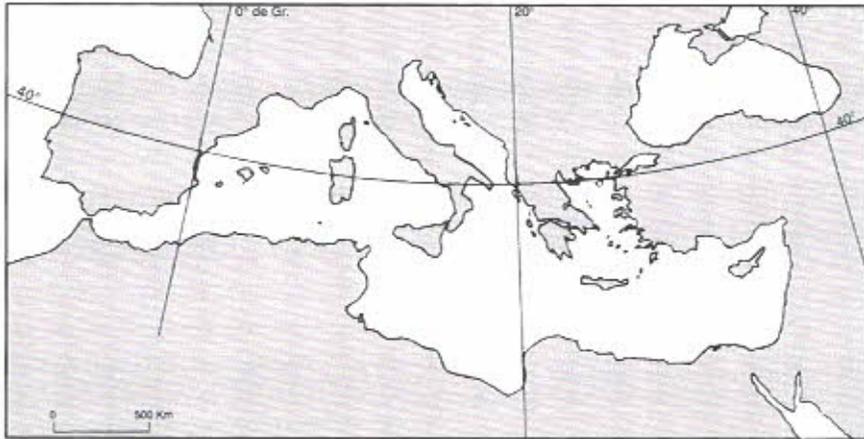
O sucesso da cana do açúcar na Madeira só viria a repetir-se, bem mais tarde e com a ajuda de madeirenses, nas ilhas equatoriais de São Tomé e Príncipe; nos Açores não se adaptou por falta de calor e em Cabo Verde por falta de chuva.

Outra cultura de sucesso, na maioria das ilhas do médio Atlântico, foi a vinha que, em alguns casos, substituiu a cana quando o seu êxito terminou, por motivos ecológicos ou de concorrência; também espécies locais ajudaram ao desenvolvimento dos arquipélagos, como o *pastel* nos Açores e a *urzela* em Cabo Verde, ambas exportadas para o Norte da Europa, onde eram usadas na tintagem dos tecidos.

Apesar das dificuldades, foi-se desenvolvendo uma população na qual se misturavam elementos não só de Portugal Continental como do Mediterrâneo, do Norte da Europa e, mais tarde, das costas ocidentais de África: as ilhas foram não só um cadinho de culturas da terra mas também de povos e civilizações diversas.

O papel das ilhas nos Descobrimentos

A poderosa arte náutica que ao longo do tempo se criou e desenvolveu no Mediterrâneo, mar «fechado» e contido entre o maciço continente africano e a Europa, de costas muito complexas e recortadas desempenhou um papel muito importante e único nas relações humanas no Mundo de então; foi o ponto de partida para um intenso comércio, do qual os maiores beneficiados seriam os grandes intermediários entre o Médio Oriente e a Europa, de Veneza e de Génova. Mas, ao largar a profunda fossa do Mediterrâneo – onde a cabotagem era fácil devido ao próprio desenho da costa, às inúmeras ilhas que serviam de apoio em caso de dificuldade, à própria luminosidade da atmosfera, permitindo ver a grandes distâncias – e ao enfrentar o Atlântico, trocava-se um mundo limitado e conhecido, por um gigante que apavorava. Havia, então, que modificar, adaptar, aperfeiçoar tanto os navios como a ciência da navegação, quer a um novo meio, quer a novos fins, onde as possibilidades de guerra eram previsíveis; a evolução nos navios encontrou na caravela, barco ligeiro e rápido, por ventura uma simbiose entre a galera dos mares interiores e as

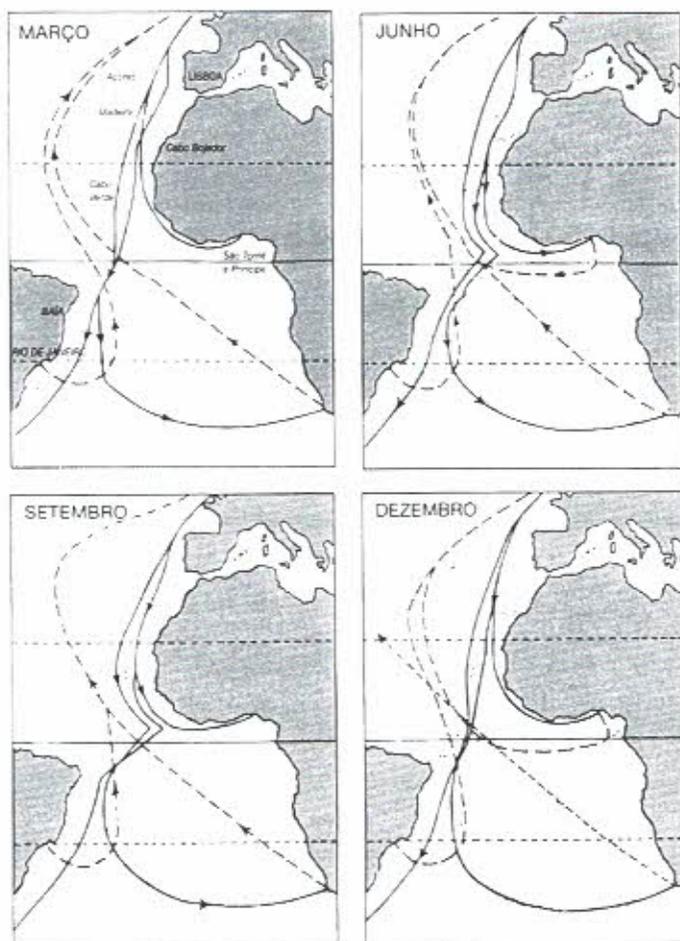


O Mediterrâneo, mar quase fechado entre dois continentes

grandes e elegantes embarcações do norte europeu, uma solução de tal forma eficaz que ao longo dos Descobrimentos seria encontrada em todos os lugares; os avanços na cartografia (onde a contribuição árabe foi muito importante) e na ciência náutica foram demorados, porque os problemas eram muitos: necessidade do conhecimento da latitude ⁽¹⁾, do regime dos ventos, das correntes marítimas ... mas tais avanços eram indispensáveis para se obter o melhor rendimento dos veleiros. Pouco a pouco, os problemas foram sendo vencidos, talvez no justo momento histórico, tanto do ponto de vista científico como psicológico.

Com o alargamento das Descobertas à Índia e depois ao Brasil, era necessário encontrar rotas mais rentáveis, principalmente no caminho de retorno, devido aos ventos e correntes marinhas; desde o começo da ocupação, os arquipélagos foram, dentro das suas possibilidades, «laboratórios» de ensaio de culturas e de povos; agora é a vez de, pela sua posição estratégica no Atlântico (a várias latitudes e longitudes), desempenharem outro papel, igualmente importante – ou mais ainda: o de base, de abrigo e de abastecimento das equipagens dos veleiros, bem como de repouso e acolhimento de pessoal depauperado ou doente. Sem a existência dos arquipélagos espalhados pelo Atlântico teria sido possível dominá-lo logo no séc. XVI?

⁽¹⁾ O problema da determinação da longitude era mais difícil e menos importante, sendo só resolvido no séc. XVIII.



*Rotas dos veleiros portugueses de 1570 a 1670
(in Les routes océaniques et la domination de l'Atlantique, de F. Mauro)*

Um século após as primeiras viagens atlânticas, todo o Oceano era familiar aos marinheiros europeus, pois já tinham explorado todo o seu espaço marítimo e abordado todas as costas.

Arnold Toynbee tem toda a razão quando diz que os portugueses mudaram a face da terra porque a descoberta do caminho marítimo para a Índia correspondeu a uma revolução no mundo de relações internacionais da altura. O tão falado «mundo global» foi, afinal, iniciado há cinco séculos por um punhado de gente ibérica, tendo em mente a conquista e o comércio, servindo-se das técnicas disponíveis ao tempo e melhorando-as sem cessar; e neste longo roteiro seguiram os povos mais ricos e pode-

rosos da Europa, tornando-se, assim, a epopeia muito mais do que uma «aventura luso-espanhola», numa aventura europeia, que acabou por, ao longo dos tempos, «fechar» o «mar oceano» num «mare nostrum» euro-americano.

A conferência terminou com a passagem comentada de três dezenas de diapositivos da autora, de que se dá um pequeno exemplo.

VULCÃO DOS CAPELINHOS

ILHA DO FAIAL



Fase explosiva no dia 8/10/1957
às 15 horas



1971 – as cinzas ainda cobrem alguns
quilómetros para além do centro
vulcânico



1971 – as cinzas já descobrem algumas
casas junto ao farol



1980 – aspecto do aparelho vulcânico,
em Julho

ASPECTOS DE VULCANISMO NOS AÇORES



Um vulcão de lava nas Furnas – ilha de São Miguel



Perfil da ilha do Pico, o mais importante vulcão dos Açores

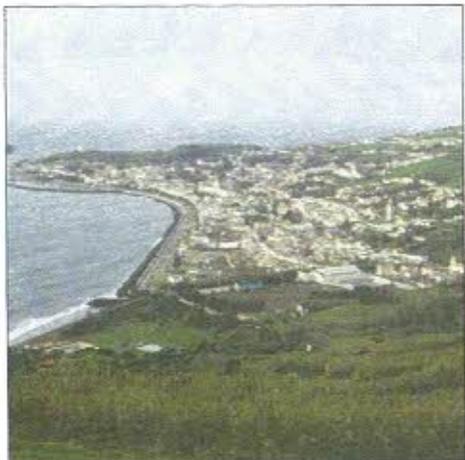


Um cone vulcânico antigo totalmente aproveitado para pastagem, ilha do Faial

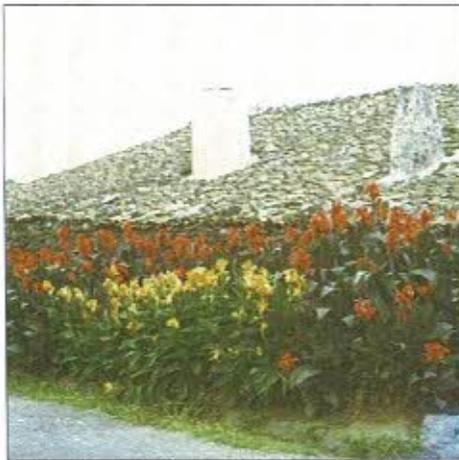


Vertente de um velho vulcão na ilha do Pico, aproveitada para vinha

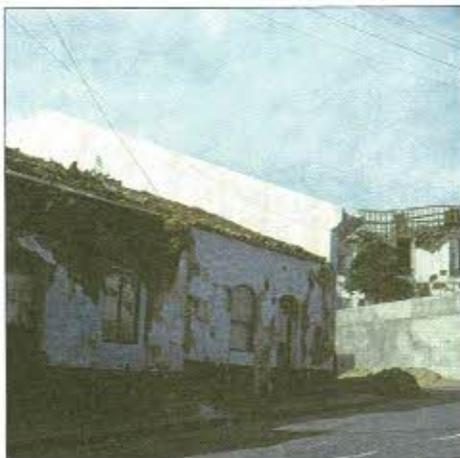
OUTROS ASPECTOS DOS AÇORES



Cidade da Horta – ilha do Faial,
vista de uma das *lombas* a oriente
da cidade



Ilha das Flores – casa totalmente
construída com blocos de basalto



Angra do Heroísmo – ilha Terceira,
efeitos do sismo de 1/1/1980

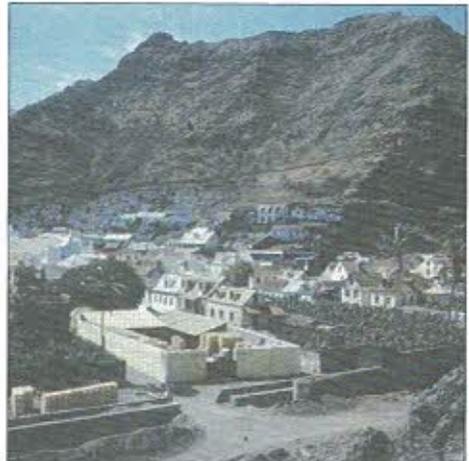


Ilha de São Miguel – as Portas da
Cidade, *ex-libris* de Ponta Delgada

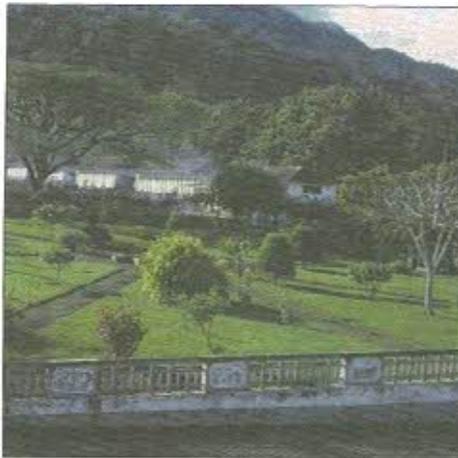
ASPECTOS DE OUTRAS ILHAS ATLÂNTICAS



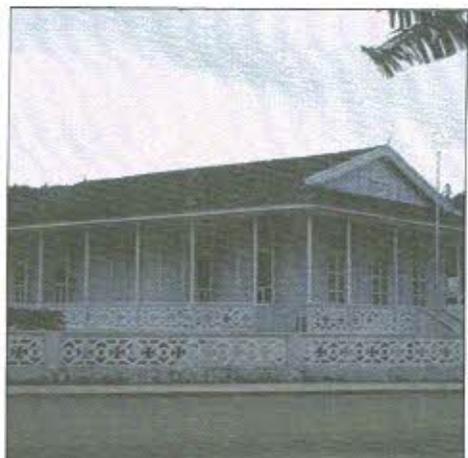
Ilha da Madeira – povoamento disperso e campos de cultura numa das encostas vulcânicas do centro da ilha



Relevos vulcânicos e povoamento na ilha de São Tiago, Cabo Verde



Aspecto de uma *roça* na ilha de São Tomé, na base de um dos picos mais elevados da ilha



Uma *casa grande* na ilha do Príncipe

Composição, impressão e acabamento:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO
Rua das Trinas, 49 - 1200 LISBOA

ISBN - 972-781-020-9

ACADEMIA DE MARINHA

CERIMÓNIA DE ASSINATURA DO PROTOCOLO
PARA EDIÇÃO EM *FAC-SIMILE*
DO «LIVRO DE TRAÇAS DE CARPINTARIA»
DE MANUEL FERNANDES

Palácio da Ajuda – 24 de Abril de 1987

ORADOR

ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA



LISBOA – 1987

Assinatura do Protocolo de Patrocínio pela SOPONATA e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses da edição do «Livro de Traças de Carpintaria» de Manuel Fernandes

*Palavras do Presidente da Academia de
Marinha, CALM ECN S. d'Oliveira, em 24 de
Abril de 1987.*

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Presidente da Comissão Nacional para os Descobrimentos
Portugueses
Senhor Presidente do Conselho de Gerência da Soponata
Senhora Directora da Biblioteca da Ajuda
Prezados Confrades
Senhoras e Senhores



A arquitectura naval, a par da cartografia e da ciência náutica, foi um dos pilares em que assentou o conhecimento dos Portugueses que lhes permitiu descobrir terras e rotas e expandir a Nação pelo mundo.

Os feitos espectaculares das viagens de descobrimento têm naturalmente deixado na penumbra o discreto mas importante papel desempenhado pela arte naval no desenrolar da expansão marítima portuguesa nos séculos XV e XVI.

Qual era o estado da arte naval naquelas épocas? Como explicar o alto nível da construção naval que forçosamente teria existido para garantir aos navegadores portugueses aventurarem-se em expedições longínquas através de mares hostis?

A resposta a estas perguntas têm intrigado cientistas e investigadores, e de facto algum progresso tem sido feito neste sentido. Pode dizer-se, porém, que a arqueologia naval está ainda, entre nós, na sua infância, pois muito mistério persiste sobre a realidade histórica da configuração, morfologia, construção e operacionalidade dos navios usados pelos Portugueses nas suas empresas de descobrimento e exploração. Particularmente no que respeita a esse tipo de navio ideado, desenvolvido e aperfeiçoado pelos construtores navais lusitanos para marear contra o vento e explorar as costas e portos, que abriu a caminho às grandes naus de transporte, que uma vez cumprida a sua missão na epopeia marítima se extinguiu sem deixar rasto, mas que celebrizou a Nação e é hoje o mais alto símbolo dessa epopeia: a «caravela portuguesa».

As fontes de estudo são escassas. Os autênticos objectos de estudo arqueológico jazem no fundo dos mares, provavelmente em grande parte já destruídos ou desfigurados. Em qualquer caso a sua recuperação requer meios financeiros avultados.

Por isso, a atenção dos arqueologistas e historiadores concentra-se nos documentos escritos e pictóricos, que reflectem de uma forma ou outra as características e peculiaridades das embarcações da antiguidade. E a partir daqueles, por conjecturas em que muitas vezes intervém o conhecimento científico actual mas não raro também a fértil imaginação do investigador, chegam a conclusões muitas vezes contraditórias.

A Academia de Marinha, consciente da sua missão de em geral promover o estudo das coisas do mar, e em particular prestar o seu contributo para as comemorações dos Descobrimentos, que se iniciam este ano com a celebração da viagem de Bartolomeu Dias a dobrar o Cabo da Boa Esperança, tem vindo a agitar o tema da arqueologia naval e a aliciar a atenção e o interesse dos estudiosos para este domínio do saber.

Em linha com esta orientação e integrada nas acções contempladas pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, decidiu a Academia de Marinha promover a edição em *fac-simile* de obras bibliográficas portuguesas de construção naval antiga, numa série de publicações que não só constituirão material didáctico para estudiosos e investigadores, mas também mostrarão ao mundo o progresso da arte naval que esteve na base da nossa epopeia marítima.

Entre aquelas obras uma existe de grande relevo, que justifica ter sido escolhida para primeira da série de obras a editar. Não é o códice mais antigo que se conhece, mas é o mais completo e minucioso sobre a morfologia e construção de navios que se situam no século XVI, donde se poderão deduzir informações sobre os navios da segunda metade do século XV.

Refiro-me ao «Livro das Traças de Carpintaria» de Manuel Fernandes o qual se intitula a si próprio «oficial do mesmo ofício». Trata-se de um regimento de construção de mais de duas dezenas de navios de várias categorias, exemplar único pertencente à Biblioteca do Palácio da Ajuda, um verdadeiro tratado manuscrito sobre a construção naval daquela época, de valor arqueológico superior às melhores obras congéneras estrangeiras.

A edição deste livro, como disse, integra-se nas acções culturais de comemoração programadas pela já citada Comissão Nacional, e é pois patrocinada por esta Comissão, mas também pela SOPONATA – Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, empresa de navegação que valiosos serviços tem prestado ao País no abastecimento de combustíveis, que pronta e entusiasticamente se associou a esta iniciativa.

A participação da SOPONATA nesta edição, financiando por subsídio metade do seu custo, faz-se ao abrigo do Dec.-Lei 258/86, conhecido pela lei do Mecenato, mas creio firmemente que não foram os aliciantes de ordem fiscal que animou a SOPONATA a contribuir para a realização desta obra. A SOPONATA, honrando o seu nome e interpretando com brio o seu papel na actividade marítima, associar-se-ia em qualquer caso num puro gesto de mecenato sem contrapartidas.

A outra metade do custo desta edição, como é óbvio, é suportada pelas verbas atribuídas à Comissão Nacional.

Tratando-se da primeira publicação da série que a Academia de Marinha se propõe editar sobre obras de construção naval antiga, e ainda da obra mais notável sobre esta matéria, julgou-se acertado assinalar o acto protocolar entre as três entidades, nesta cerimónia simples mas significativa.

Ela só por si simboliza a série de acções concretas de comemoração dos 500 anos dos feitos universais dos Portugueses.

A presença de V. Ex.^a Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, além de conferir a este acto um brilho e solenidade especiais, vem lembrar o papel relevante que a Academia de Marinha deverá desempenhar nas comemorações, o que, e cito palavras de V. Ex.^a, «vai exigir muito esforço e muito empenhamento, bem como o despertar nas gerações mais novas do gosto pelo estudo dessa época áurea da nossa História». Mas a presença de V. Ex.^a interpreto-a também como a reafirmação do apoio da Marinha a esse esforço e empenhamento, sem o qual a Academia dificilmente cumpriria a sua nobre e patriótica missão.

À directora da Biblioteca do Palácio da Ajuda Senhora Dr.^a Melba da Costa que gentilmente cedeu o seu ambiente histórico para a realização deste acto, agradeço as facilidades que com notável espírito de cooperação concedeu à Academia de Marinha para a consecução do trabalho que agora se inicia.

A V. Ex.^{as} Senhores Presidentes da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e do Conselho de Gerência da SOPONATA, meus parceiros neste acto, apresento as minhas sinceras congratulações e afirmo o propósito da Academia de Marinha de devotamente cumprir o protocolo que acabamos de celebrar, de forma digna e prestigiante para o País.

ACADEMIA DE MARINHA

COMEMORAÇÕES DO V CENTENÁRIO
DA VIAGEM DE PÊRO DA COVILHÃ
1487-1987

Oradores

ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA
LUÍS DE ALBUQUERQUE



LISBOA — 1987

Comemorações do V Centenário da viagem de Pêro da Covilhã

1487-1987

*Discurso do Presidente da Academia de Marinha
C/Alm. Rogério S. d'Oliveira no Salão Nobre da
Câmara Municipal da Covilhã em 7 de Maio de 1987.*

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Presidente da Câmara Municipal da Covilhã em representa-
ção do Senhor Governador Civil
Senhor Presidente da Comissão Nacional para as Comemorações dos
Descobrimentos Portugueses
Senhor Presidente da Assembleia Municipal
Senhor Reitor da Universidade da Beira Interior
Senhor Representante de S. Ex.^a Reverendíssima o Bispo da Guarda
Digníssimas Autoridades Cíveis e Militares
Senhoras e Senhores.

Quando um marinheiro se embrenha pela terra dentro, corre o risco de o seu remo ser tomado pela pá do forno.

Isto pode suceder em muitas terras do interior. Não na Covilhã.

Quando a Marinha, representada pelo seu mais alto expoente, o Alm. Chefe de Estado-Maior da Armada, saindo da orla litoral, seu «habitat», se desloca a uma cidade do interior, algo de insólito ou paradoxal parece ter lugar. Isso poderia suceder em muitas cidades do interior, mas não na Covilhã, povo de cultura secular, cuja devoção aos feitos marítimos está bem patente nos anais da sua história.

Povo fundado e desenvolvido nas contrafortes da Serra, suportando os rigores nevosos do inverno, longe do clima ameno do mar, nem o mar nem o que ele significou e ainda significa na formação e manutenção da independência da Pátria, lhe são alheios. Para se ter consciência disso basta dar uma mirada no seu passado histórico.

A sua propensão para o mar é legendária. Remonta à lenda das lagoas dos Montes Hermínios, segundo a qual estas teriam ligação subterrânea e misteriosa com o mar, recebendo desta as marés e tempestades e até os destroços de naufrágios.

O próprio facto desta cidade comemorar hoje o meio milénio da partida de Pêro de Covilhã, para a sua viagem por terra ao Oriente em serviço do Rei D. João II, mostra bem o timbre de uma cidade que se orgulha da sua contribuição para a espantosa epopeia marítima de Portugal.

A viagem de Pêro de Covilhã e Afonso de Paiva integrava-se nos ambiciosos planos do Príncipe Perfeito, como investigação preparatória da grande exploração do Oceano Índico, que havia de mudar o empório comercial de Alexandria, Veneza e Génova, para Lisboa; e transferir a importância do Mar Mediterrâneo para o Atlântico, como meio de comunicação.

A viagem por terra visava a recolha de informações exactas, portanto não lendárias, sobre as potencialidades económicas da Índia e do Reino de Prestes João, mas principalmente as respeitantes à navegação no Índico, necessárias para garantir o sucesso do empreendimento que havia de se lhe seguir: o descobrimento da rota marítima para a Índia.

De facto, é só depois da aprendizagem dos conhecimentos obtidos da viagem por terra e da prospecção levada a cabo pelas caravelas de que a viagem de Bartolomeu Dias é a culminação, que D. João II se lança nas grandes expedições oceânicas.

Mas é D. Manuel que colhe os louros.

Este acontecimento é tão importante que é sublinhado pelo nosso épico, que, após referir a viagem de Pêro da Covilhã, o traduz assim:

«Manuel, que a Joane sucedeu
no Reino e nos altivos pensamentos,
logo como tomou do Reino cargo,
tomou mais a conquista do mar largo».

Desde o início dos Descobrimentos que Covilhã lhes está associada. A participação de uma cidade do interior no grande projecto nacional que havia de consolidar a identidade e independência da Nação, não foi caso único. Muitas cidades do reino o fizeram, mas Covilhã teve um papel especial.

Em primeiro lugar está a sua relação com o grande impulsionador e organizador dos primeiros descobrimentos: o Infante D. Henrique, a quem

foi conferido o senhorio da Covilhã por seu pai D. João I. Nestas condições muitos dos rendimentos do concelho foram aplicados na organização de expedições a África e na colonização das ilhas atlânticas. Era aí que o Infante usava os recursos da sua casa e da Ordem de Cristo, de que era administrador.

O seu testamento mostra bem a organização que está por detrás da transcendente empresa nacional que foram os Descobrimentos Marítimos, e prova que estes, como afirma Pedro Nunes, «não foram feitos a acertar», mas fundamentados em conhecimento científico e planeamento ponderado, assentando em apoios muito seguros, em elevada capacidade de direcção e de execução, tanto em meios humanos como técnicos e económicos.

Todas as partes do Reino participaram nas activas e constantes tarefas da expansão portuguesa no mundo. Covilhã esteve presente em força; nas suas gentes e nos seus bens, nas missões do mar e na preparação e realização dos grandes cometimentos.

Este facto não é de admirar. Desde tempos remotos que a Covilhã é o centro de uma região chave do País, tanto pelo que tem realizado em si mesma, como pelo exemplo de trabalho e confiança no futuro.

Grande centro de pastorícia e tecelagem desde o século XII, pôde sobreviver, apesar de todas as dificuldades, à crise criada pela concorrência inglesa decorrente do tratado de Methwen de 1703. Soube conservar e animar com o comércio de tecidos de lã produzidos nas suas fábricas toda a Beira interior e fornecer ainda tecidos para o Exército e Marinha durante o século XVIII. E no século XIX, com a concorrência generalizada, manteve um lugar de primeira ordem na vida económica nacional.

Quando se comemora os 500 anos dos Descobrimentos, a evocação desta cidade é ainda significativa em outros aspectos.

De facto, além da participação como cidade na organização e financiamento das empresas marítimas, além da investigação levada a cabo com a viagem por terra ao Oriente, dois filhos da Covilhã, notáveis homens de ciência, prestaram apreciável contributo à ciência da navegação: os irmãos Rui e Francisco Faleiro, cosmógrafos dos melhores do seu tempo, colaboradores directos de Fernão de Magalhães na preparação da célebre viagem à volta da Terra.

Os Descobrimentos e a projecção da nacionalidade portuguesa além-mar foram ditados essencialmente pela situação geográfica do País e por causas políticas e económicas. Mas estas só por si não explicam todos os espectaculares feitos, que só o foram com o heroísmo e a fé cristã, virtudes que secundaram aqueles factores materiais e lhes deram alma.

Neste campo também a Covilhã forneceu os seus evangelizadores, missionários e até santos: Frei Heitor Pinto, Padre Francisco Cabral, Padre Gaspar Reis, Padre António de Sousa e acima de todos, o mártir Francisco Álvares, beatificado em 1854 e santo dos cardadores desta terra, de que vos falará o conferencista desta sessão.

*
* *

É a comemoração dos 500 anos desse feito precursor da viagem à Índia por mar o momento histórico que propicia a visita da Academia de Marinha a esta bem portuguesa cidade da Covilhã, para se associar às celebrações locais.

Este evento, como um dos pontos altos da nossa epopeia de expansão pelo mundo, tem um significado mais oportuno quando se considera que ele se insere nas comemorações do meio milénio dos Descobrimentos Portugueses. Bem se pode dizer que a Covilhã se antecipou nessas celebrações, ao recordar o feito de um dos seus dilectos filhos.

A presença da Academia de Marinha não é só uma atitude protocolar, nem a esta se deve reportar o alcance desta cerimónia. Nós, os Portugueses, não devemos permanecer virados para o passado glorioso numa postura contemplativa. É necessário ter sempre presente esse passado, porque, como postulado inexorável, condiciona o presente e influencia o futuro. Mas é também revendo-nos nos feitos dos nossos antepassados que encontraremos ânimo e motivação suficientes para manter e reforçar a nossa identidade de nação de oito séculos, e enfrentar com confiança os desafios perigosos que o futuro nos promete.

É este um outro significado que devemos atribuir a esta sessão, exactamente porque tem lugar na Covilhã. Na presente época em que temos de superar as dificuldades de integração na Europa, a que regressámos após 500 anos de expansão pelo mundo num verdadeiro universalismo, o exemplo da Covilhã, de resistência e perseverança, de iniciativa e realização, constitui uma força poderosa e necessária para resolver com acerto a posição complexa e difícil do nosso País.

Mas um motivo pois para recordarmos os grandes nomes da sua história, que são também grandes nomes da História de Portugal.

*
* *

A Academia de Marinha sente-se altamente lisonjeada em participar neste acto solene de evocação da viagem de Pêro de Covilhã, e agradece à Câmara Municipal, à Universidade da Beira Interior e demais instituições locais, a oportunidade e hospitalidade que lhe foram dispensadas para esse efeito.

A participação da Academia de Marinha faz-se principalmente pela voz autorizada de um notável historiador, Vice-Presidente da Academia e Presidente da sua secção de História Marítima. Professor jubilado, com projecção internacional, com uma vastíssima obra de história marítima que, dada a sua pujança, ainda não atingiu o auge, o Prof. Luís Albuquerque dispensa-me de ir mais além na sua apresentação. Seria um gesto inteiramente redundante.

*
* *

Se a cidade de Guimarães é considerada o berço da nacionalidade portuguesa, por ter tido aí lugar a fundação do Reino de Portugal, Covilhã — a Cova Lhana ou Cova Juliana dos Montes Hermínios — mais lusitana do que as terras lusitanas, bem pode considerar-se o berço da Lusitanidade, virtude de um povo que, escasso em população, através de lutas e odisséias, de vicissitudes e tragédias, deu «novos mundos ao mundo».

Hoje, 500 anos após a data em que ficou indissolivelmente ligada aos Descobrimentos Marítimos, a cidade de Covilhã é visitada pela Marinha de Guerra, num gesto de preito e homenagem a esta terra, aos seus heróis e à sua hábil e laboriosa gente.

Gente que, com determinação e coragem, trabalho e perseverança, ajudou a Nação a realizar a sua obra universal: gente que mantém bem alto o sentimento constante no fazer da sua história: a lealdade e amor à Pátria.

O Padre Francisco Álvares e Pêro da Covilhã

*Conferência proferida no Salão Nobre da Câmara
Municipal da Covilhã em 7 de Maio de 1987 pelo
Professor Doutor Luís de Albuquerque.*

Não foi possível obter o texto desta conferência.

Composição, impressão e acabamento:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO
Rua das Trinas, 49 - 1200 LISBOA

ACADEMIA DE MARINHA

**COMEMORAÇÕES DO V CENTENÁRIO DA
PASSAGEM DO CABO DA BOA ESPERANÇA**

**Lançamento à água da
CARAVELA “BARTOLOMEU DIAS”**

Vila do Conde
17 de Julho de 1987

Oradores
ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA
OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS



LISBOA - 1987

LANÇAMENTO À ÁGUA DA CARAVELA “BARTOLOMEU DIAS”

*Alocução do Presidente da
Academia de Marinha CALM ECN
Rogério S. d'Oliveira, autor do pro-
jecto da Caravela “Bartolomeu
Dias”, na Sessão solene da Câmara
Municipal de Vila do Conde em 17
de Julho de 1987.*

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Sua Excelência Reverendíssima o Senhor Arcebispo Primaz de
Braga
Senhor Presidente da Comissão Nacional para as Comemorações
dos Descobrimentos Portugueses
Senhor Representante do Secretário de Estado das Pescas
Senhor Vice-Governador Civil do Porto
Senhor Presidente da Câmara Municipal de Vila do Conde
Senhor Comandante da Região Militar do Norte
Senhor Presidente da Assembleia Municipal de Vila do Conde
Representantes das Comunidades Portuguesas da África do Sul
Digníssimas Autoridades Cívicas e Militares
Prezados Confrades
Senhoras e Senhores

A construção da caravela “Bartolomeu Dias”, réplica visual de uma caravela do século XV levada a cabo pela APORVELA num estaleiro prestigiado de Vila do Conde sob o patrocínio das Comunidades Portuguesas África do Sul, constitui um facto simbólico evocativo da viagem daquele grande navegador a dobrar o Cabo da Boa Esperança, que rememora o saber e experiência dos Portugueses na arte naval, na ciência náutica, na cartografia, ciências que lhes permitiram descobrir terras e rotas e desvendar o mundo.

Se o lançamento à água é um marco importante dessa evocação, a circunstância de se efectuar nesta augusta e vetusta Vila do Conde, constituiu um símbolo evocativo do empenhamento de um povo, escasso de gente e recursos materiais, mas com fé, determinação e coragem, que se lançou no mar oceano, reconheceu e explorou terras, difundiu a sua civilização por todas as partes do mundo, num universalismo sem paralelo na história.

Efectivamente Vila do Conde tem a sua história e o seu destino ligados ao mar, e é um exemplo vivo da contribuição dada pelas vilas e cidades de Portugal ao empreendimento glorioso dos descobrimentos marítimos.

No tempo de D. João I já aqui se construíam navios - porventura alguns foram caravelas! - que asseguravam a pesca e o comércio com o Norte da Europa e o Mar Mediterrâneo. Em plena fase dos descobrimentos atlânticos, foi em parte com gente de Entre-Douro e Minho que se fez o povoamento da Ilha da Madeira.

Vila do Conde foi um povo de marinheiros e pescadores e forneceu muitos dos nossos navegadores; no dizer de João de Barros os Vilacondenses eram peritos na arte de navegar, e a vila venera a memória de um famoso piloto da carreira das Índias: Gaspar Manuel.

O seu período de grande riqueza e florescimento quer material quer espiritual, ocorreu em coincidência com a época das grandes navegações e explorações marítimas. A atestar esta afirmação, aqui temos o conjunto de ricos e requintados monumentos e alegorias a lembrar esse período áureo da sua história, entre as quais se contam os Paços do Concelho, onde nos encontramos, e a vizinha e imponente Igreja Matriz. Não é por capricho que o motivo central das suas armas heráldicas é constituído por uma caravela latina de três mastros. A própria história do convento de Santa Clara, a que se liga tão intimamente a história da Vila teve vínculos com o mar, pois aquele convento foi em parte suportado pelos impostos pagos pelas actividades de pesca e comércio marítimo.

Com o aumento do tamanho dos navios e o assoreamento do estuário do Rio Ave, Vila do Conde perdeu o papel preponderante de porto de mar, mas a sua vocação marinheira perdurou até aos nossos dias, mantendo uma tradição de construção naval ímpar no País e no Mundo.

Por tudo isto, a construção da caravela "Bartolomeu Dias" em Vila do Conde veio dar mais força ao significado implícito na sua realização. O facto de o seu lançamento se efectuar no início das festas de S. João, o Santo Padroeiro da Vila, augura-lhe nas suas viagens uma sorte benfazeja.

Quis a edilidade de Vila do Conde associar-se a este momento evocativo, assinalando-o com esta sessão cultural no Salão Nobre dos Paços do Concelho, dignificando o acontecimento e emprestando-lhe solenidade e brilho.

Também a Academia de Marinha se sente lisonjeada em participar nesta sessão a convite do Sr. Presidente da Câmara Municipal.

A Academia de Marinha - dirijo-me especialmente aos presentes que a não conhecem bem - é uma instituição devotada ao estudo e investigação da história e ciências ligadas ao mar e às marinhas. É um organismo da Marinha dependente do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada no âmbito administrativo. No campo cultural é uma instituição livre no pensamento e na actividade, em tudo semelhante a outras academias culturais.

Ao ser solicitada para designar o conferencista desta sessão, a escolha da Academia não podia deixar de recair numa pessoa do Norte: o prof. Lixa Filgueiras, eminente cientista e historiador, que bem dispensaria apresentações, tão bem conhecido é no País e no estrangeiro.

Não devo contudo deixar de sublinhar algumas facetas interessantes da sua destacada personalidade.

Formado em Arquitectura pela Escola Superior das Belas Artes do Porto com a classificação máxima de 20 valores e professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, tem-se dedicado com muito brilho a ciências que com a arquitectura estão associadas: a arqueologia, a etnologia, a museologia, a história. A sua paixão está porém ligada ao mar: a arqueologia naval e dentro desta a das embarcações ribeirinhas e tradicionais de norte a sul do País. A sua obra escrita é de uma profusão e qualidade excepcionais e a sua participação em trabalhos científicos internacionais é notável. Está ligado à Marinha como membro efectivo da Academia de Marinha, tendo sido membro fundador do organismo de que esta foi sucessora - o Centro de Estudos de Marinha - e é membro da comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha.

O Prof. Lixa Filgueiras conhece bem a essência dos descobrimentos marítimos, e assim não podia ser mais acertada a sua escolha, para proferir uma lição no momento em que se comemora, através deste acto simbólico, a viagem de Bartolomeu Dias, de todas as navegações a que, abrindo o oceano Índico ao Ocidente, teve efeitos mais determinantes da difusão da humanidade.

Foi no mar e além mar que se consolidou a nacionalidade portuguesa. Foi no mar que a Nação se revestiu das maiores glórias. É ainda hoje no mar que a Nação tem a melhor esperança de vida independente.

Portugal, concluído o seu ciclo histórico de expansão e império alcançados pelo descobrimento do mundo através do mar, volta a enfrentar o seu destino de Nação europeia e a ter de procurar novos rumos, a empreender outras navegações, para as quais requer a mesma determinação e coragem de há 500 anos.

A melhor fonte de inspiração para tal empresa está aí: no mar, nos feitos dos nossos navegadores e descobridores dos anos quatrocentos e quinhentos, que durante um século consagraram no mar a gesta heróica da nação portuguesa.

É revendo-se nesse passado glorioso que a Nação reforça o sentimento de unidade, regenera o orgulho nacional. É nele que deve encontrar o exemplo e estímulo para novos cometimentos, para o descobrimento de Portugal.

Esta a mais veemente razão de ser das comemorações do V Centenário dos Descobrimentos que este ano se iniciaram, com a celebração da viagem de Bartolomeu Dias, que a caravela que hoje “se bota abaixo” pretende recordar e cujo significado esta sessão pretende sublinhar. Significado enaltecido pela presença de V.Exas. Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhor Presidente da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e demais altas entidades, portuguesas e sul-africanas.

A caravela foi a obra de arquitectura naval mais relevante na epopeia marítima portuguesa, e a viagem de Bartolomeu Dias talvez a mais vultosa expedição de caravelas na sua missão descobridora de terras e rotas. É pois a caravela latina o mais alto símbolo dessa epopeia e, mais, um exclusivo de Portugal, como transparece da afirmação de Garcia da Horta na crónica de D. João II:

“E porque em todo o mar Oceano não há navios latinos senão as caravelas de Portugal e do Algarve”.

A caravela dos descobrimentos, que os Portugueses desenvolveram e aperfeiçoaram, tornou-se assim o “ex-libris” da Nação. O Cte. H. Lopes de Mendonça, o pioneiro da arqueologia naval portuguesa, pôs de forma lapidar esta verdade, dizendo:

“Se algum dia a Língua portuguesa se sumisse no pélagos das tradições obscuras, a palavra “caravela” seria bastante para recordar à Humanidade a história de um pequeno povo, empenhando esforços de gigante para o descobrimento do mundo.”





NA DESCOBERTA DE PORTUGAL

Comunicação apresentada pelo Prof. Arq. Octávio Lixa Filgueiras, na Sessão solene realizada pela Academia de Marinha, na Câmara Municipal de Vila do Conde, no dia do lançamento à água da Caravela Bartolomeu Dias em 17 de Julho de 1987.

Decidiu a Academia de Marinha incumbir-me da missão de dar resposta à solicitação do Exm^o. Presidente da Câmara Municipal de Vila do Conde para, nesta circunstância tão especial como a de hoje, ver abordado o tema dos Descobrimentos.

Em termos gerais, os Descobrimentos dos Portugueses, tal como normalmente é entendida esta expressão, encontram-se já suficientemente estudados e o seu conhecimento de obrigação para todos nós tão difundido, que eu nada poderia acrescentar àquilo que todos sabem.

Palavra ociosa seria a minha a que, por estultícia ou descuido, nesta matéria vos dirigisse! E, como a Bíblia no-lo ensina, em pecado se transforma toda a palavra ociosa!

Por outro lado, a História, se mal doseada ou entendida, pode tornar-se num fatal entorpecente.

Ainda há bem pouco, andavam os Portugueses adormecidos pelas vozes ditirâmicas dos que se fixavam na deificação dos feitos dos nossos "egrégios avós", descuidando-se dos netos e dos que depois lhes sucederam.

Talvez por isso - e como reacção de jovens complexados - assistiu-se, então, ao eclodir duma apressada afirmação de repúdio por quanto lembrasse as "glórias passadas" - como se o "caso português" cristalizasse em exemplo tudo aquilo que era de execrar por todos os que, apressadamente, iam haurir, em cartilhas de iniciação pseudolibertária, a pujante seiva duma nova mensagem...

Mas como subsistir - enquanto comunidade, ou como simples indivíduos - desligando, cortando abruptamente, amputando as relações com as raízes, que efectivamente são as nossas? Como se,

ao contrário de todos os outros povos, ou indivíduos, fosse possível aparecermos de repente transformados em seres de geração espontânea, destituídos duma precisa carga genética, ou de uma determinada herança cultural!...

O que não significa, necessariamente, o descuidar na defesa intransigente da assumpção das opções responsáveis!

Isto obriga, porém, e antes de mais, a uma análise isenta do processo histórico em que estamos inseridos - ainda que por reflexo da vivência das anteriores, as mais anteriores, gerações.

Por outras palavras, um juízo minimamente razoável para a avaliação do nosso retrato de família não pode ser estabelecido sem previamente havermos assegurado as referências, os termos de comparação, os contextos que, para cada época nos darão as chaves — não das qualificações em termos absolutos - mas das aproximações que nos permitirão discernir em tão delicada matéria.

Porquê accitar passivamente os veredictos/clichés de *filmes* como “Shogun” ou a “Missão”, desconhecendo os interesses dos produtores dessas obras — menos o da defesa duma verdade histórica, do que cultivar uma certa espécie de chauvinismo estrangeiro, tão deleitoso ao paladar de certos nacionalismos de pacotilha, que nos vêm lá de fora?!

Algum dia, até hoje, foi banida da prática política das potências a conquista do predomínio económico pela força, e a apropriação dos bens, pelos mais fortes em detrimento dos mais fracos?

Teríamos sido nós os inventores da escravatura — e os últimos a persistir em praticá-la? (Cfr. J. Heers, 58).

E que dizer dos corsários que, por incumbência dos monarcas dos respectivos países de origem, se vinham apropriar de pessoas e de bens mesmo junto às nossas costas marítimas?

Pelo menos, e em certas circunstâncias, não seremos nem melhores, mas também, nem piores que os outros.

O mesmo D. João II que ordenava (Abril de 1480) aos capitães portugueses que encontrassem nos mares da Guiné “navios de qualquer gente de Espanha ou doutro qualquer os combatesse, e que, ficando vencedores, não fizessem prisioneiros — tanto que os tais forem tomados, sem outra mais ordem nem figura de juízo, possam logo todos ser, e sejam, deitados ao mar para que morram logo naturalmente... para que a eles seja pena por atentarem e quererem fazer uma cousa tão defesa e vedada, e, aos que ouvirem e souberem, bom exemplo” (Damião Peres, 176); ele, o cognominado Príncipe Perfeito para a sua mais directa adversária, a rainha de Espanha, constituía, na palavra desta, o paradigma do HOMEM: “morreu o Homem!”, exclamou Isabel “A Católica”, ao saber do seu passamento.

E se quisermos um exemplo diferente, do mesmo personagem, D. João II, basta lembrar o facto de ter autorizado Diogo Cão, na sua segun-



Fig. 1 - Sessão solene realizada pela Academia de Marinha no salão nobre da Câmara Municipal de Vila do Conde, sob a presidência do Almirante CEMA, Ex.^{mo} Sr. Almirante Sousa Leitão (17 de Julho de 1987).



Fig. 2 - Pormenor do Atlas de Blaeu (2.^a ed. 1636) na parte relativa a Vila do Conde/ Azutara.



Fig. 3 - Foto área da zona dos estaleiros de Vila do Conde, onde se destaca o edifício da Alfândega (foto cedida pela C. M. de Vila do Conde).

Fig. 4 - Planta da zona a que se refere a figura 3, indicando-se a negro o edifício da Alfândega (planta cedida pela C. M. de Vila do Conde).



da viagem, a levar para o Congo os nativos que o navegador trouxera do estuário do Zaire: “A expansão ultramarina portuguesa sempre se orienta no sentido da indagação dos usos, costumes e línguas dos indígenas; nessa tradição se filiava o acto (do navegador) ao trazer os indígenas. Praticando-o, pensara (...) e com razão, agradar a D. João II, pois que entretanto os nossos lá onde eram (alguns portugueses que haviam ficado nessa terra) podiam aprender a língua e ver as coisas da terra, os negros também aprenderiam a nossa, com que el-rei poderia ser informado do que havia entre eles” (Damião Peres, 191-192/196). E o rei mandou em paz os improvisados “embaixadores”.

Parece-me que não constitui atitude defensável, por parte do cultor da História, avaliar os fundamentos do que se passou em cada época a partir de critérios absolutos das normas éticas, hoje tão proclamadas, e tão pouco seguidas... Além do que, tratando-se de feitos enormemente subordinados às contingências do individual, há que acautelar na compreensão do que mais pesou em cada caso.

Por exemplo: seria da mais grave injustiça não creditar, em face da longa e, às vezes, controversa acção do Infante D. Henrique, na dignidade com que cumpriu o programa a que se votou — em autêntico espírito de missão. Fala-se tantas vezes dos benefícios e monopólios que conseguiu para a “sua” empresa! O que significa o desconhecimento grave de que a empresa não era “sua” — no sentido individualista que hoje somos levados a adoptar insensivelmente — mas da Ordem de que ele era Administrador: o novo Templo, ou Ordem de Cristo. O Infante, talvez o homem mais poderoso da sua época, morreu sem qualquer riqueza material — encontrava-se simplesmente arruinado. (Cfr. Carlos da Fonseca, 18 e Amaro Guerreiro, 112).

Mas não é da Política e dos políticos, mesmo os dessas recuadas eras, que me interessa falar-vos.

No próximo mês de Agosto irá perfazer 500 anos — meio milhar de anos — que Bartolomeu Dias iniciou a sua decisiva aventura. Decisiva e, em certa medida, trágica.

Às significativas demonstrações de apreço de D. João II por Diogo Cão, em face dos alegados resultados da primeira viagem deste nauta (1482-1484), seguiu-se uma terrível retracção por parte do monarca: “D. João II não era homem, que perdoasse equívocos como o de Diogo Cão — navegador em cuja capacidade justificadamente pusera tantas esperanças e que afinal caíra numa lamentável confusão, tomando por fim da África uma angra dele afastada. E, sobretudo, depois de ter feito correr mundo, com base na fagueira ilusão do navegador, noticias sensacionais, de cuja falsidade podia com razão ser acusado. É assim possível compreender que Diogo Cão tivesse caído em definitivo desagrado, ficando sem qualquer recompensa uma soma de descobrimentos tão importante, como realmente era, a que realizara durante a segunda viagem” (1485-1489), (Damião Peres, 200).

Também isso permite compreender a ausência de notícia “de que D. João II tivesse manifestado de forma ostensiva a satisfação que evidentemente devia ter-lhe causado o descobrimento do termo austral da África. De certo Bartolomeu Dias foi nisso vítima do desapontamento outrora sofrido pelo monarca com as viagens de Diogo Cão; D. João II procedia agora cautelosamente, enquanto, se não provasse que as águas do Índico tinham sido de facto afloradas ...” (Damião Peres, 234-235).

Mas mais do que essa ausência de notícia de qualquer manifestação ostensiva do agrado do rei, torna-se penoso verificar os limites de acção a que estava sujeito o grande descobridor. Franqueada a passagem de Sueste para o Indico, “embora talvez só Bartolomeu Dias disso estivesse então convencido”, e atingidas as ilhotas da Angra da Roca, “as tripulações cansadas da longa viagem, desejavam retroceder. Então (ele) obedecendo às instruções que levava, ouviu o parecer do pessoal superior da frota. Todos os votos foram conformes em que se regressasse. Só o Capitão-mor desejava prosseguir; não tinha, porém, poderes que lhe permitissem impor a sua vontade e por isso limitou-se a pedir aquiescência ao prosseguimento da viagem por uns dias. Assim se resolveu, (atingindo-se) por fim a foz dum curso de água a que chamaram Rio do Infante (...) Nesse lugar se esgotou o prazo suplementar concedido a Bartolomeu Dias, sempre contrário ao regresso. Só ele via que, inflectida a Lesnordeste, a costa patenteava o caminho do Oriente. Assim, o glorioso descobridor foi forçado a retroceder; com, o cronista António Galvão se pode, pois, dizer que via terra da Índia, mas não entrou nela, como Moisés na Terra da Promissão” (Damião Peres, 224-225).

Como é de todos conhecido, este homem notável morre obscuramente no naufrágio do navio que comandava, integrado na armada de Pedro Álvares Cabral. A sua atitude de escrupulosa obediência às instruções que recebera para a execução da missão, que antes lhe fora confiada; o acatamento da decisão da votação do conselho a que estava ligado; o sacrifício do prestígio e das glórias pessoais, mantendo-se na fiel observância dos limites do poder de que dispunha, permitem obter uma imagem diferente da do aventureiro que, a rasgos de ousadia, e sem grande escrúpulo quanto aos meios a utilizar, consegue honras, fama e proveito, na mira exclusiva do seu próprio interesse.

Estou convencido que não se pode compreender o sucesso “técnico” dos Descobrimientos Portugueses sem esse liame invisível, mas duma tenacidade inquebrável, que é o da lealdade para com as instituições verdadeiramente representativas duma comunidade a que, livremente, cada qual se vincula e a que deseja pertencer.

Um povo de escravos não poderia ter aberto ao mundo as portas dos sete mares.

Mas a prova disso vamos encontrá-la na própria organização social, na expressão das estruturas que regiam as actividades laborais e a economia da grei.

Seria impensável conceber a nossa realidade nacional, e a construção do ciclo das Descobertas, sem entrar em linha de conta com o papel desempenhado pela burguesia urbana de mercadores e armadores; a que teremos de associar, necessariamente, o apoio imprescindível de marinheiros (e pescadores), de construtores navais, e de um mundo de artífices de modalidades laborais complementares que permitiam garantir a vida intensa dos nossos estaleiros.

Reportando-nos a Vila do Conde, ainda que através de meras notícias avulsas - porque a história desta notável terra se encontra por fazer-mesmo assim ficaremos aptos a reconstituir um quadro de valores altamente significativo de inimaginável pujança das actividades locais relacionadas com o mar.

Gama Barros (IX, 285) menciona uma reclamação conjunta de Vila do Conde, Ponte de Lima e Viana do Minho, apresentada nas Cortes de 1456, na qual reclama, invocando-se os factos de as pescarias serem a sua principal indústria; e o assoreamento dos estuários e dos rios ter originado a construção de caravelas grandes para o transporte do peixe a exportar, em vez de naus que exigiam maiores tirantes de água - além de não serem tão ligeiras na evasão aos corsários -: estas vilas queixavam-se "que lhes embargavam as caravelas, umas para levarem coiros, e outras para levarem pão para Ceuta, conquanto se encontrassem mais navios para carga. Respondeu-lhes D. Afonso (V) que havendo outros navios se não tomassem aos moradores, nos meses de Janeiro e Fevereiro as caravelas em que eles carregavam pescado para fora do reino" (para o Levante).

Por outro lado, a importância das intensas relações comerciais entre Vila do Conde e a Zelândia, nos séculos XV e XVI encontra-se convenientemente assinalada no trabalho de Ruiz Crespo Fabião.

Aliás, no passado dia 27 de Fevereiro perfizeram-se 500 anos sobre a emissão da carta régia na qual D. João II ordena a construção da Alfândega, comprando-se o terreno onde depois foi construído o edifício primitivo. Este, "cujo" portal, apesar de modificado, ainda revela trabalho quinhentista, foi acrescentado no século XVIII com uma espaçosa sala de despacho, cuja decoração se mantém (...) e constitui, provavelmente, hoje em dia, um exemplo raro em toda a Europa.

Actualmente o edifício serve de armazém à firma de construção naval António Gonçalves do Carmo (João Cordeiro Pereira, 42, 43 e 48 notas 26, 27, 28); a Câmara Municipal de Vila do Conde pretênde recuperá-lo para nele instalar um pequeno museu monográfico sobre a história marítima da urbe.

Porém, volvendo aos seus pescadores e mareantes registe-se, ainda, que, em 1510, D. Manuel lhes concede o privilégio da isenção de se lhes tomar aposentadorias, casas, roupa, alfaías domésticas, etc. - privilégio confirmado por D. João III em 1549 (Monteiro dos Santos).

Os Exmos. Senhores Dr. Eugénio Andreja da Cunha Freitas e Monteiro dos Santos nos estudos que estão a elaborar sobre os pilotos vilacondenses do século XVI já ultrapassaram uma centena de nomes - relação verdadeiramente surpreendente!

Ora, como se sabe, a prosperidade da burguesia de comerciantes/armadores, que tão grande apoio deram ao ciclo dos Descobrimentos (Luís de Albuquerque, 34-37), assentava numa base sólida: a possibilidade da colaboração de nautas e construtores navais, uns e outros portadores de formação profissional adequada.

Acerca dos primeiros, exprime-se desta maneira o nosso ilustre confrade Prof. Doutor Luís de Albuquerque: "Em lugar de se interessarem por investigações teóricas - que lhes eram inúteis, para que não estavam preparados e que só gratuitamente lhes podem ser atribuídas - eles preocupavam-se com os problemas desse mar navegado em condições sem precedentes e, teimosamente, procuravam resolvê-los pelos seus próprios meios ou lançando mão do que antes deles apenas estivera ao serviço da astrologia judiciária" (290-291).

Enfim, uma terra como esta que possui uma lista de mais de cem pilotos no século XVI, certamente, e por direito próprio, haveria de figurar entre as que se destacavam na gesta de todo um povo.

Quanto aos segundos - construtores e calafates -, ainda que só em 1501 vejam confirmados os privilégios e liberdades conferidos aos seus colegas de Lisboa e do Porto (isenção de pagar "pedidos", isenção de recrutamento militar, direito de portê de armas, etc. - A. Cruz, 157-171), a sua actividade consta em notícias indirectas, de tempos anteriores.

Como refere Oliveira Marques (142), "é claro que havia regras para um mesteiral se poder intitular calafate ou carpinteiro e ingressar no grupo abrangido pelo privilégio real. Existia sempre um delegado do rei que examinava os candidatos e concluía se eles tinham condições para serem aceites no ofício. Este exame correspondia em Portugal à famosa prova da obra prima que, noutros países elevava a mestres os companheiros. A regulamentação desse exame foi-se precisando no tempo. Nos fins do século XIV existia já nos estaleiros reais um mestre de carpintaria entre cujos encargos se contava exactamente o de examinar os carpinteiros navais e de lhes passar certidão comprovativa. Só depois requiriam ao monarca alvará de nomeação para carpinteiro das tercenas. Ao findar o século XV, era obrigatório este curriculum para todos os mesteirais que desejassem servir o Estado".



Fig. 5 - Retrato do *mestre* construtor naval Manuel Fernandez, na portada da sua obra «Livro de traças de Carpintaria...» (ms. da Biblioteca Nacional da Ajuda).

N.º 1616

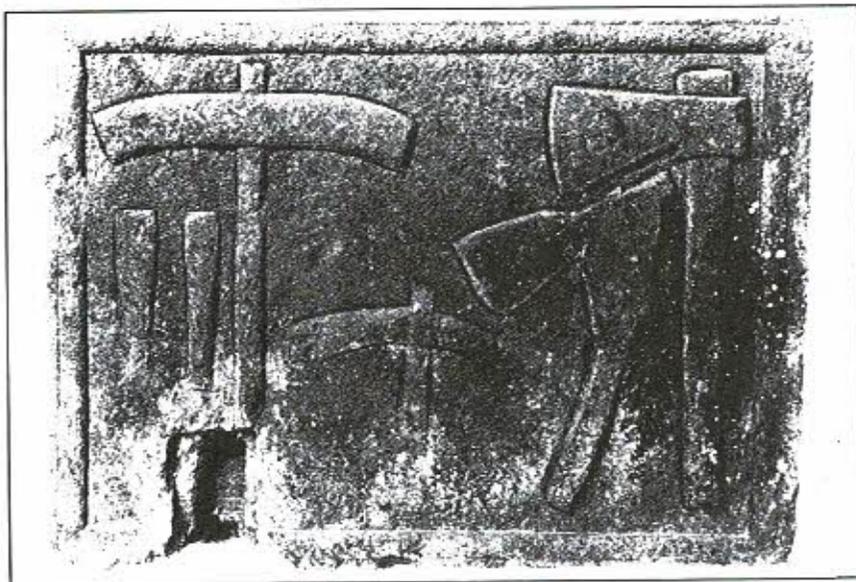
Fig. 6 - Nau esculpida no portal da Igreja Matriz de Vila do Conde (foto cedida pela C. M. de Vila do Conde).





Fig. 7 - Estandarte de uma corporação de carpinteiros (Açores).

Fig. 8 - Lápide com os instrumentos de ofício dos construtores navais (Açores).



Enfim, além do trabalho na terra de origem também eram reconhecidos e podiam exercer a profissão noutras terras - como observamos na notícia (de 1656) da existência de seis oficiais vilacondenses inscritos nos estaleiros, tão importantes, da Ribeira do Ouro, cerca do Porto. (A. Cruz, 158)

Paralelamente, a fama do fabrico dos panos para o velame dos navios, em Vila do Conde e noutros lugares da comarca do Porto, era muito antiga. A essa tradição se refere o rei em Carta de 25 de Janeiro de 1377 dirigida ao almoxarife e escrivães do seu Armazém do Porto (A. Cruz, 37).

E na correspondência da disciplina exigida para a atribuição das prerrogativas do mester da construção naval, o fabrico dos panos obrigava à observação de normas muito precisas. "A tradição do fabrico manteve-se, justificando-se, por certo, graças à sua qualidade, a preferência de que esses panos (de Vila do Conde) gozavam (...). Por alvará de 23 de Julho de 1556, foram determinadas medidas especiais relativas ao pano de treu que se tecia no Entre-Douro-e-Minho, de modo a torna-lo forte como devia de ser para as velas de naus e navios: e assim para que fosse bem tecido e tapado, ele devia ser de nove cabrestilhos até dez - e não seis ou sete, porque disto se seguia uma perda e prejuízo para a navegação. Essas medidas, que também dizem da técnica, cominavam penas para as tecedeiras, para os oficiais que lhes forneciam os pentes, e ainda para os mercadores que vendiam semelhantes panos. No pormenor relativo à teia, especificava o alvará que os cabrestilhos deviam ser de vinte e quatro fios cada um" (A. Cruz, 38: cfr. 125).

A persistência destas actividades locais - construção naval, têxteis - até aos nossos dias, e a excelente qualificação técnica dos artífices e operários nelas envolvidos são indícios seguros de que, apesar dos altos e baixos da nossa história ao longo de todos esses séculos, continua forte a cepa da velha nação.

É um Portugal ignorado que tem de ser descoberto.

Mas nesta Descoberta de Portugal que tanto está na moda, segundo parece, torna-se mister que o "português da cidade" não entre na pele de um qualquer turista estrangeiro de baixa extracção, e vá matar a curiosidade de "ver o povo" como quem desce à "reserva" dos índios... Além do ridículo da situação talvez tivesse que fazer uma longa viagem pelo mundo inteiro.

Com pouco mais de um milhão de almas, há quinhentos anos, o nosso torrão, já então, não nos bastava.

As vicissitudes da evolução da sociedade portuguesa evidenciam, a par dum forte engenho que propicia a aventura, as carências dum espaço pátrio de terras sáfaras, bem diminuta arena para o entrechoque dos interesses corporativos e de classe (Carlos da Fonseca, 45).

Eça de Queiroz, também aqui baptizado nesta Vila do Conde há cerca de século e meio, pela boca do João Gouveia comentava no final

de "A Ilustre Casa de Ramires": "Talvez se riam. Mas eu sustento a semelhança. Aquele todo do Gonçalo, a franqueza, a doçura, a bondade, a imensa bondade, que notou o Sr. Padre Soeiro... Os fogachos e entusiasmos, que acabam logo em fumo, e juntamente muita persistência, muito aferro quando se fila à sua ideia... A generosidade, o desleixo, a constante trapalhada nos negócios, e sentimentos de muita honra, uns escrúpulos quasi pueris, não é verdade?... A imaginação que o leva sempre a exagerar até á mentira, e ao mesmo tempo um espírito prático, sempre atento à realidade útil. A viveza, a facilidade em compreender, em apanhar... A esperança constante nalgum milagre, no velho milagre de Ourique, que sanará todas as dificuldades... A vaidade, o gosto de se arrebicar, de luzir e uma simplicidade tão grande, que dá na rua o braço a um mendigo... Um fundo de melancolia, apesar de tão palrador, tão sociável. A desconfiança terrível de si mesmo, que o acobarda, o encolhe, até que um dia se decide, e aparece um herói, que tudo arrasa... Até aquela antiguidade de raça, aqui pegada à sua velha Torre, há mil anos... Até agora aquele arranque para a África... Assim todo completo, com o bem, com o mal, sabem vocês quem ele me lembra?"

- Quem?

- Portugal."

Assim partiram, fidalgos e plebeus, na mira da conquista da liberdade da vida, criando riqueza. Ou, inserindo-se nos esquemas das economias indígenas, trocando coisas entre locais distantes até possuir o ouro que permitiria o acesso às especiarias; ou desbravando terras e fundando as comunidades de que passavam a ser os senhores.

A única maneira que os ingleses acharam para anular a influência dos portugueses na Corte imperial da China, foi a introdução do ópio, o que entre 1820 e 1830 destruiu praticamente a economia do Celeste Império (R. MacGregor-Hastie, 7-12).

Gilberto Freire, ao escolher para título duma das suas mais caras obras o de "O Mundo Que o Português Criou" firma um gesto de justiça relativamente a todos quantos com sacrifício e coragem - e tantos pagando-o com a própria ventura, a própria vida - erigiram as plagas duma civilização diferente, cambiadas por uma nova e inconfundível maneira de ser.

Porque a verdadeira dimensão do português só se atinge no largo espaço do mundo, em contacto com outros povos, outras civilizações.

Da emigração ficou-nos a imagem amarga das levas de pobres e miserandas gentes que, de abalada, iam patentear as suas pobreza batendo à porta dos países ricos, e prestando-se aos mais humildes serviços.

Ficou-nos ainda o motivo do riso fácil, a vítima das troças e das explorações de toda a ordem - o inventor do francês, o emigrante de carteira gorda e linguagem inconcebível, afinal a patentear a ausência daquela educação e da preparação que sempre lhe recusáramos!

Porém hoje começa a ser diferente! O emigrante aparece consciente do seu estatuto social e da sua responsabilidade comunitária. Ascenderam à consideração e ao respeito nos países a que se acolheram; são considerados valores positivos que não convém perder!

Mas desde sempre, ou para aumentar os conhecimentos e a possibilidade de os pôr em prática; ou para defesa do direito de um pensar diferente; ou expulsos pela sombra das políticas dominantes, outras levas de gente nossa alongaram-se pelas sete partidas do mundo: do Infante D. Pedro a Damião de Góis - que voltou antes do tempo! -; do Cavaleiro de Oliveira a Almeida Garrett; de Jaime Cortesão, Agostinho da Silva a Casais Monteiro, Rui Gomes, etc., etc., etc....

E se a Gago Coutinho, com o poder da sua portentosa criatividade lhe bastara os modelos de papel vulgar para a concepção da adaptação do sextante náutico à navegação aérea, a verdade é que muitos investigadores portugueses, por aqui não existirem condições, trabalharam ou trabalham em laboratórios e centros de investigação estrangeiros, onde são cotados entre os melhores.

A Dr.^a Maria Ângela, a grande imunologista que fez carreira nos Estados Unidos, ao ser interpelada numa breve entrevista, durante um recente congresso dedicado à Investigação Científica e Tecnológica, evidenciou o desafio que representa colaborar na criação dos meios necessários para poder-se levar a cabo certos programas de estudo em Portugal. Nos novos Descobrimentos, a que nos devemos ater, há que incluir - como princípio - uma persistente e cuidada tarefa de tentarmos continuar a descobriremo-nos a nós próprios.

Lembraram-se as comunidades dos portugueses residentes na África do Sul de encomendar em Portugal um exemplar dos navios de Bartolomeu Dias, que partindo de Lisboa entre 1 e 14 de Agosto de 1487, conseguiram dobrar o Cabo da Boa Esperança. O valor simbólico do gesto e dos programas que lhe estão associados – reforçam os laços afectivos, os enraizamentos, os reflexos da memória colectiva.

Compete-nos a nós estabelecer as contrapartidas a que a voz do sangue nos obriga, obrigando-nos pelo estudo, pelo trabalho, pelas expressões de uma vida de gente livre, mas responsável, a abrir as portas do futuro ao português, no reencontro mais vasto dos seus filhos disperses pelo mundo, em saga universal.

REFERÊNCIAS:

Amaro Guerreiro, *Panorama Económico dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, 1961.

António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, Lisboa (2ª ed.), 1983.

Carlos da Fonseca, *Ensaio Económico-Social sobre as Corporações e Mesteres in Esteves Pereira, A Indústria Portuguesa*, Lisboa, 1979.

Damião Peres, *Descobrimentos Portugueses*, Porto, 1943.

Eugénio Andrea da Cunha Freitas, ref. ao seu estudo sobre pilotos.

Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV, Lisboa (2ª ed.) (IX)*, 1946.

Jacques Heers, *Escravos e Domésticas na Idade Média*, S. Paulo, 1983.

João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfândegas em Portugal, no Início do Século XVI*, Lisboa, 1983.

Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos*, Lisboa, (3ª ed.)

Monteiro dos Santos, ref. ao seu estudo sobre pilotos.

Oliveira Marques, *A Sociedade Medieval Portuguesa*, Lisboa (2ª ed.), 1971.

Roy Mac-Gregor-Hastic, *The Red Barbarians* (trad. francesa), Paris, 1964.

Rui Crespo Fabião, ref. ao seu estudo sobre o comércio entre Vila do Conde e a Zelândia.

Fotocomposição
Montagem e Impressão
Litografia Tejo
2000
ISBN 972-781-034-9

ACADEMIA DE MARINHA

**O SIGNIFICADO DAS VIAGENS
DE BARTOLOMEU DIAS
E VASCO DA GAMA**
A APRECIÇÃO DE JOSÉ AGOSTINHO MACEDO

POR
FERNANDO CASTELO BRANCO



LISBOA – 1988

O SIGNIFICADO DAS VIAGENS DE BARTOLOMEU DIAS E VASCO DA GAMA^(*)

*Comunicação apresentada à Academia de
Marinha em 6 de Janeiro de 1988 pelo Professor
Fernando Castelo Branco*

Vasco da Gama, regressado da sua viagem à Índia, recebeu homenagens, consagrações e benesses, parece-nos, excepcionais entre os descobridores. De facto, Bartolomeu Dias, o primeiro a contornar a extremidade meridional de África e a navegar no Índico tendo partido da Europa, mostrando, assim, ser esse o caminho marítimo para a Índia, Pedro Alvares Cabral, descobridor do Brasil, descobridor oficial e público do Brasil, não foram homenageados, nem consagrados, nem favorecidos pecuniariamente como o foi Vasco da Gama. Se àqueles pouco fez o seu Rei, com este passou-se o contrário e de uma forma fortemente marcada.

De referir primeiramente o seguinte, narrado por João de Barros nas suas Décadas. Entrado no Tejo, Vasco da Gama fundcou frente a Belém. Aí «teve umas novenas em casa de Nossa Senhora de Belém, donde ele partiu a este descobrimento. E aqui foi visitado de todos os senhores da corte até ao dia da sua entrada, que se fez com grande solenidade; e por se mais celebrar sua vinda, houve touros, canas, momos, e outras festas, em que El Rei quis mostrar o grande contentamento que tinha de tão ilustre serviço como lhe Vasco da Gama fez»¹.

D. Manuel, além de doações com grande valor pecuniário, nomeou-o Almirante da Índia, com todas as honras, proeminências, liberdades, poder e jurisdição e concedeu-lhe o tratamento de Dom . Mais tarde foi feito Conde da Vidigueira.

Esta posição valorativa de Vasco da Gama está bem marcada em Os Lusíadas. É ver como ao longo do poema ele é qualificado e insistentemente:

^(*)Revisto pelo autor.

¹ Década Primeira, Livro IV, Cap.XI, Da Ásia de João de Barros e de Diogo de Couto, edição de Lisboa 1778, vol.I, pág.371.

Dou-vos também aquele *ilustre* Gama (I,12)
Por falar devagar co'o *forte* Gama (II,107)
O que contou ao Rei o *ilustre* Gama (III,1)
O que o *sublime* Gama contaria (III,3)
Com desusada festa o *nobre* Gama (VII,44)
Nestas palavras o *discreto* Gama (VIII,86)
Informa o *cauto* Gama das armadas (IX,7)
Está co'a bela Deusa o *claro* Gama (X,3)

E no século passado manifesta-se por diversas formas, bem expressivas, manter-se tal situação valorativa.

De facto, no arco triunfal da rua Augusta, de 1873, assim designado e com razão, pois lhe dão esse carácter a sua estrutura, decoração e a legenda que ostenta na face meridional², encima-o um grupo alegórico de Calmels com a Glória coroando o Génio e o Valor. Abaixo encontram-se quatro estátuas de Vítor Bastos : Viriato, Nuno Álvares, Vasco da Gama e o Marquês de Pombal³. De entre todos os navegadores, descobridores, de entre todos os que lutaram e criaram o império ultramarino português, escolheu-se Vasco da Gama para figurar no arco triunfal de Lisboa.

Na igreja dos Jerónimos, em Belém depararam-se-nos dois sarcógrafos neomanuelinos, em condições que indicam serem consideradas como duas figuras máximas da pátria Luís de Camões e Vasco da Gama. Foram colocados em 1894, na capela do transepto meridional⁴ e em 1940 transferidos para o sub-coro, onde actualmente se encontram.

A trasladação para os Jerónimos dos falsos restos mortais de Vasco da Gama e dos pretensos ossos de Luís de Camões, como se diz numa monografia sobre este mosteiro, foi uma «cerimónia que se efectuou com grande pompa» tendo sido «promovida por um movimento nacional»⁵. Já Eça de Queiroz, dirigindo-se a Pinheiro Chagas, acentuara a

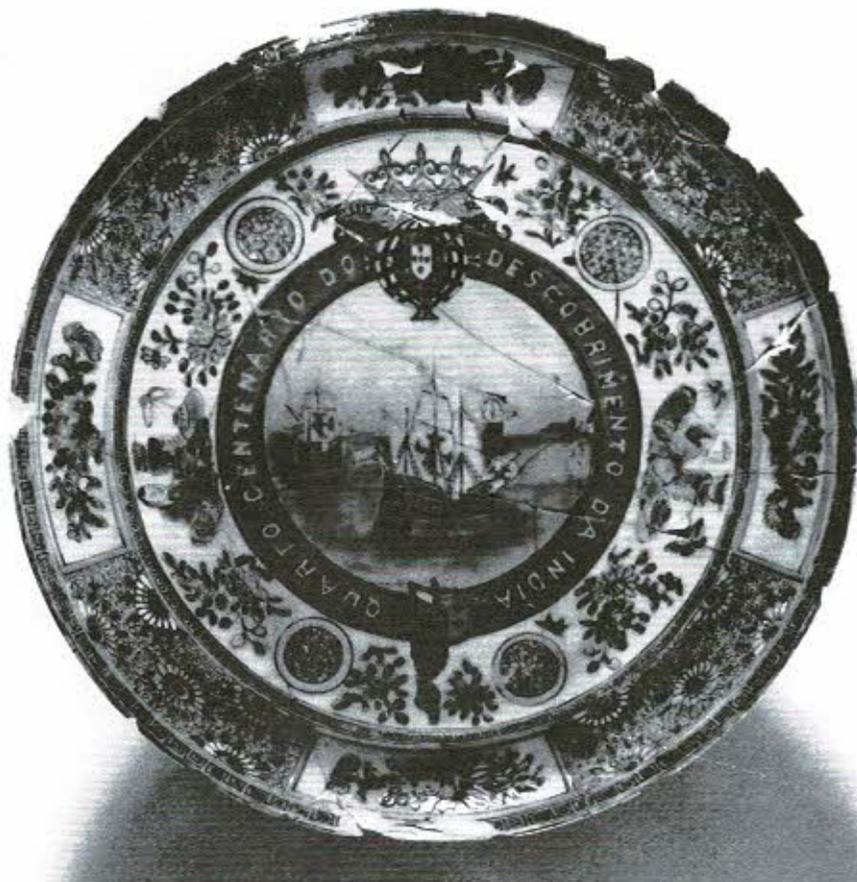
² Essa legenda foi estudada eruditamente pelo Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida no seu artigo *A Inscrição do Arco da Rua Augusta*, Sep. *Arqueologia e História*, 1993, série X, vol. III. Assim traduziu a legenda: «Às virtudes dos antepassados para que sirva a todos de ensinamento. Dedicado por subscrição pública.».

³ *Guia de Portugal*, Lisboa 1924, vol.I, pág.209.Veja-se também o artigo da autoria de Manuel Rio-Carvalho nos *Monumentos e Edifícios Notáveis do Distrito de Lisboa*,1973, vol. V, tomo 1, págs 141-142. Nessa mesma obra, no artigo «Baixa Pombalina», de Maria João Madeira Rodrigues, esse arco é classificado de «triumfal». *Ibidem*, pág.132.

⁴ No nosso artigo *O Ultimatum e o Partido Republicano Português* inserto nos *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, 1972, vol.V, publicámos fotografias do túmulo de Camões ainda no transepto, entre as págs. 718 e 719.

mesma nota: «Vasco da Gama, cujas cinzas você ajudou a transportar, numa grande apoteose cívica»⁶.

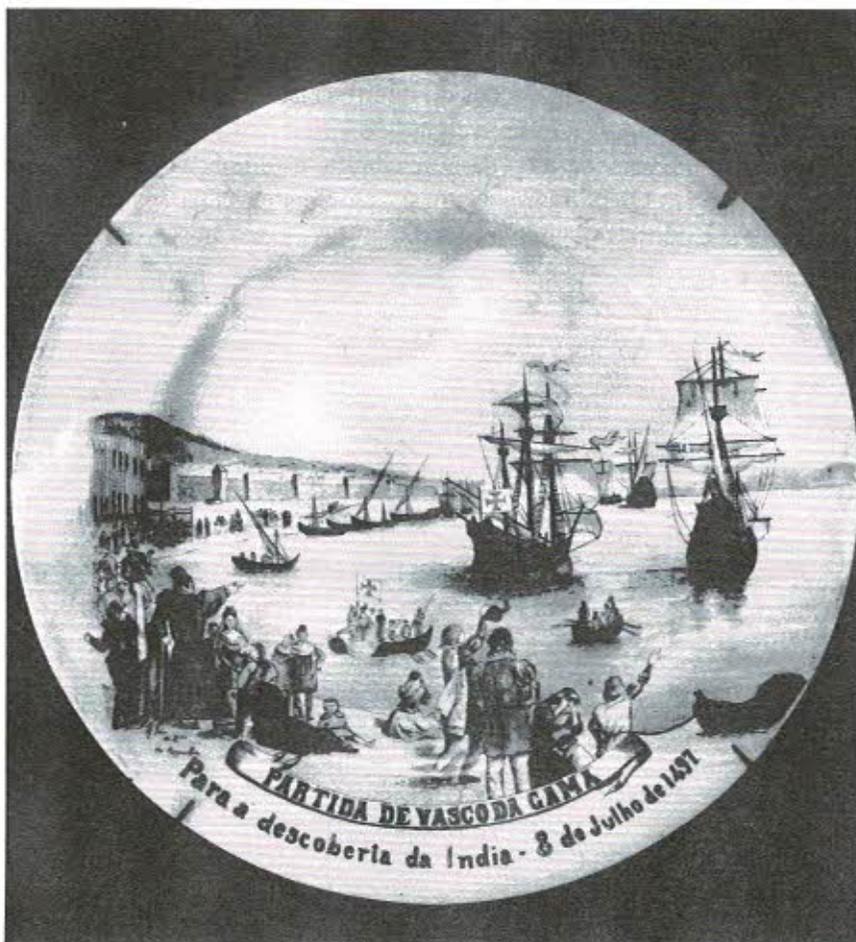
Em 1898, nas comemorações do quarto centenário da descoberta do caminho marítimo para a Índia, a figura de Vasco da Gama apareceu com relevância e procurou-se recordá-la, exaltá-la, estudá-la. Assim Luciano Cordeiro publica Os primeiros Gamas: com uma carta de Manuel Severim de Faria e outros documentos inéditos, Xavier da Cunha Homenagem



Prato alusivo ao Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia

⁶ José da Felicidade Alves: O Mosteiro dos Jerónimos, Lisboa, 1991 e 1993, vol.II, pág.285 e vol. III, pág.31.

⁶ Notas Contemporâneas, 5ª ed., Porto, 1927, pág.84.



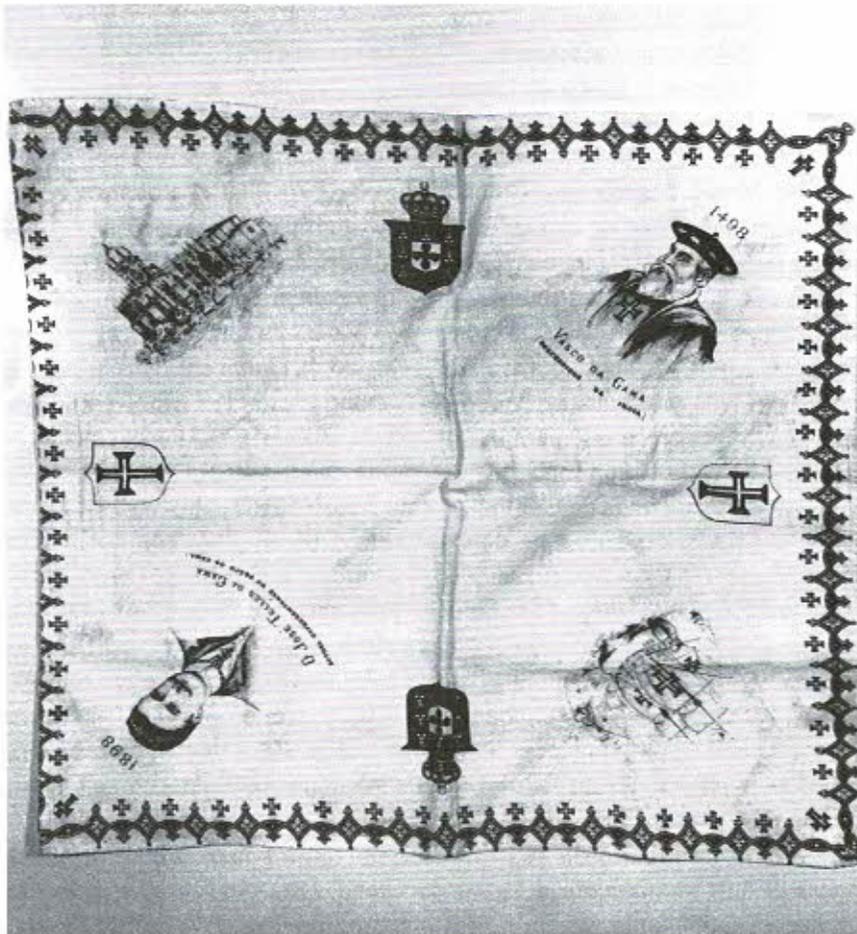
Representou-se a partida de Vasco da Gama e evocou-se o episódio do Velho do Restelo

a Vasco da Gama e programa das festas do centenário e Teixeira de Aragão reedita o seu importante estudo Vasco da Gama e a Vidigueira. Também aparece Flores de poetas e prosadores em homenagem a Dom Vasco da Gama e um drama intitulado Vasco da Gama de Teotónio Flávio da Silveira.

E a «grande edição autográfica» de Os Lusíadas tem a ilustrá-la retratos inéditos de Vasco da Gama e de Luís de Camões.

Vasco da Gama ou aspectos da sua vida surgem numa grande variedade de objectos, de lenços e leques. Também serviram para decorar pratos.

Tal provocou sátiras, como esta publicada num periódico, nessa altura:



Lenços evocaram Vasco da Gama

Tudo à India, tudo à Vasco;
Se o Vasco de tal soubesse
É possível que não desse
Passo tal, e bem fazia.
.....

Para cobrir o toutiço
De alguns seixos conhecidos
Até já vimos compridos
Chapéus à Vasco da Gama.
Fuma-se à Vasco da Gama
Charutos que não fumou

Esse vulto, quando andou
Pelos mares afastados .
Bebe-se à Vasco da Gama
Licor que ele não bebeu ⁷

No Museu Militar, inicialmente Museu de Artilharia, e quando ainda era assim denominado, deu-se relevância significativa a Vasco da Gama. Vale a pena transcrever alguns trechos da descrição desse museu escrita por Quirino da Fonseca: «Vestíbulo (...) À esq. a Sala de Vasco da Gama. Ricas decorações. Ao centro da sala o busto de Vasco da Gama (...) na parede fronteira à porta de entrada a armada de Vasco da Gama em derrota para a Índia; em face deste quadro Vasco da Gama é levado em triunfo no carro de Neptuno». Parece que para um museu de artilharia seria esta consagração de Vasco de Gama mais que suficiente. Mas não. Na «Sala da Ásia. Pinturas do tecto ainda de Columbano; no centro quadro alusivo a Goa, dos lados à Ásia, o desembarque de Gama em Calicut...»; «Sala do Infante D. Henrique. No tecto oito medalhões de Domingos Costa (Gil Eanes, Gonçalo Velho Cabral, Diogo Cão, Gonçalves Zarco, Vasco da Gama, Cabral, Gaspar Corte Real e Bartolomeu Dias). As telas que revestem as paredes são de José Malhoa; a maior representa o Infante D. Henrique em Sagres; as seis restantes Vasco da Gama na sua nau, ouvindo um piloto mouro; a recepção dada pelo Gama ao Samorim; a ilha dos Amores; Ega Moniz fazendo-se prisioneiro do rei de Castela; audiência do Samorim ao Gama; retrato de Camões»⁸.

Em 26 de Janeiro de 1925 foi lançada, com solenidade, a primeira pedra de um monumento a Vasco da Gama. Esta consagração caiu em grande esquecimento, assim como o topónimo Praça Vasco da Gama. (Ver a adenda).

Quantas mais presenças de Vasco da Gama não se poderiam assinalar? A título exemplificativo, apontemos que na solene visita do Presidente da República, General Craveiro Lopes, a Évora, na sessão de boas-vindas nos Paços do Concelho dessa cidade a que o descobridor do caminho marítimo não estava particularmente ligado, «ao fundo do tablado, lateralmente, os bustos de Luis de Camões e Vasco da Gama»⁹.

Mas com uma visão mais cuidada e mais crítica dos acontecimentos, começa a aparecer uma apreciação diferente de Vasco da Gama¹⁰.

⁷ Charivari nº602, 21 de Maio de 1898, pág.203.

⁸ Guia de Portugal, ed. da B.N.L. Lisboa, 1924, vol. 1, págs. 306-7,309 e 310-1.

⁹ A Cidade de Évora. Janeiro- Junho de 1952, nº 27-28, pág.271.

Repare-se no que se afirma na História de Portugal dirigida pelo Prof. Damião Peres¹¹, em artigo da autoria do Professor da Faculdade de Letras de Lisboa Manuel Ramos: «O Descobrimento do caminho marítimo da Índia pressupunha a existência, muito tempo problemática, de um tal caminho. Bastava que a África se prolongasse indefinidamente para o Sul, fechando a terra com um anel, como a muitos se afigurou, à semelhança do que se supunha com relação à América, para que um tal caminho fosse interceptado e o problema deixasse de ter solução, pelo menos a solução que se buscava. Podia também a África prolongar-se para E. de modo a tornar o Indico uma espécie de lagoa, como se diz que o supunha Ptolomeu. Tais barreiras desvaneceram-se depois do que disse (Pero da) Covilhã, por informação, e Bartolomeu Dias, por experiência pessoal. O Indico e o Mar da Guiné, como então se chamava ao Atlântico comunicavam entre si. O conhecimento desta ligação era facto assente quando, em 1497, Vasco da Gama partiu para a Índia levando as credenciais de D.Manuel para o Samorim». E depois acrescenta o mesmo autor valorizando a viagem de Vasco da Gama como «empresa» e não como descobrimento: «Tais são os antecedentes imediatos duma das maiores empresas marítimas da época moderna, talvez a maior se a considerarmos sob certos aspectos». Mais adiante explica porque se valorizou tanto a viagem de Vasco da Gama: «A importância do descobrimento do caminho marítimo para a Índia ressaltou com evidência para os contemporâneos (...) De onde procede a cotação singular que a opinião do mundo culto confere á empresa do Gama? (...) Quanto a nós, militam, a favor da opinião consagrada pelos séculos, fortes e poderosos motivos. Apesar do interesse, por assim dizer, dramático e impressionante das expedições de Colombo, a viagem do Gama, unindo numa larga relação os três grandes componentes do

¹⁰ Por isso nos pareceu curiosa a visão que de Vasco da Gama se encontra num estudo seiscentista francês. Aí refere-se a sua acção militar, ter sido vice-rei, mas omite-se a faceta de navegador. Em *La vie du R.P. Marin Mersenne Théologien, Philosophe et Mathématicien de l'Orde des Pères Minimes*, Paris 1649, diz-se: «le petit-fils du grand Vasco da Gamma, premier Conquérent des Indes Orientales, dont il a été Amiral et le second Vice-Roy», citado por Joaquim Carvalho *Obra Completa, vol.I*, Filosofia e História da Filosofia, Fundação Calouste Gulbenkian, (1981), págs 8-9, nota. Primeira publicação: *Descartes e a Cultura Filosófica Portuguesa*, discurso lido na Academia de Ciências de Lisboa em 16 de Dezembro 1937 e publicado nas suas *Memórias* em 1939.

¹¹ « De 1922 a 1937 publicaram-se duas grandes histórias de Portugal (...). A outra reuniu, sob a direcção de Damião Peres, a colaboração de numerosos especialistas» - Vitorino Magalhães Godinho: *A Historiografia Portuguesa, Orientações, Problemas, Perspectivas* in *Revista de História*, São Paulo, Janeiro-Junho 1955, nº 21-22, pág.10.

antigo continente, teve para a história da civilização e das relações entre os homens, consequências não igualadas por qualquer outro acontecimento congénere»¹². Vasco da Gama valoriza-se, pois, não por ter realizado um grande descobrimento, mas uma viagem de «consequências não igualadas». E como o mesmo autor anotou, as barreiras que se erguiam para o descobrimento do caminho marítimo para a Índia haviam-se desvanecido com os informes de Pero da Covilhã e a viagem de Bartolomeu Dias.

Mas a «opinião consagrada pelos séculos» teve uma voz discordante, mais de um século anterior ao aparecimento do estudo do Prof. Manuel Ramos. Foi a de José Agostinho de Macedo, e está na Censura dos Lusíadas. Esta suscitou uma ampla defesa do poema de Camões¹³ e o Prof. Borges de Macedo referiu-se ao «impávido racionalismo restritivo»¹⁴ daquele. Parece-nos ter sido José Agostinho de Macedo também injusto para Camões neste seu comentário, como procuraremos demonstrar, mas ele encerra uma observação verdadeira. Por isso tem interesse recordar o que a este respeito escreve quem foi «crítico sensato, erudito e penetrante»¹⁵.

Começa por transcrever um verso de Os Lusíadas:

«Por mares nunca d'antes navegados»

E depois comenta: «Até ao Ilheu de S.Filipe, e Padrão da Cruz na costa da Cafraria Oriental tinha chegado Bartolomeu Dias, que primeiro dobrou o Cabo da Boa Esperança, nome que já tinha nos últimos anos de reinado de El Rei D. João 2º. Do Ilheu de S.Filipe para cima até Monbaça, encontrou Vasco da Gama embarcações e viu como diz a História, homens que navegavam ao nosso modo, e que conheciam a arte de navegar: logo até aquelas paragens eram e tinham sido navegados os mares; em Monbaça achou Vasco da Gama mouros que navegavam, e lhe ofereciam pilotos para Melinde; em Melinde achou o árabe Moa Cem Caná, visto na carreira da Índia o imenso golfão que está entre a África Oriental, e o Industão. Logo Camões anuncia o que não era, nem o que fez Vasco da Gama»¹⁶.

¹² História de Portugal, Barcelos, 1931, vol.III, págs.574 e 583 - 4.

¹³ Numa erudita nota, o Prof. Aníbal Pinto de Castro aponta diversos estudos defendendo Camões. Veja-se A Recepção de Camões no Neoclassicismo Português in III Reunião Internacional de Camonistas, Coimbra, 1987, pág. 117, nota 80.

¹⁴ Camões em Portugal no séc. XIX, *ibidem*, pág.141.

¹⁵ Castelo Branco Chaves: Estudos Críticos, 1932, pág.51.

Este comentário aparece em obra publicada em 1820. Ignorava portanto José Agostinho de Macedo a fonte fundamental para o conhecimento da viagem de Vasco da Gama em 1497-1499: a relação da viagem atribuída a Álvaro Velho. Guardada então na Livraria do Mosteiro de Santa Cruz em Coimbra, sendo o seu número o XXV. Passou para a Biblioteca Municipal do Porto, criada em 9 de Julho de 1833, e foi aí incorporada, com muitos outros manuscritos, entre esse ano e 1836. Foi publicada pela primeira vez em 1838¹⁷.

Todavia, o essencial da argumentação de José Agostinho de Macedo mantém-se : Vasco da Gama não defrontou mares nunca dantes navegados, pois a grande maioria do seu percurso já fora descoberta e trilhada pelos marinheiros portugueses, o último dos quais Bartolomeu Dias, e no Índico havia já navegação, na maior parte da rota seguida por Vasco da Gama.

Põe Agostinho de Macedo, no seu comentário, em relevo, o mérito de Bartolomeu Dias: «Até ao Ilheu de S.Filipe, e Padrão da Cruz na Costa da Cafraria Oriental tinha chegado Bartolomeu Dias, que primeiro dobrou o Cabo da Boa Esperança ». Portanto, para ele, este era o autor da descoberta fundamental para o que se veio a chamar a rota do Cabo. Fora essa descoberta que pusera fim a uma incógnita, cuja solução seria a condição sine qua non para se saber se era ou não possível ir à Índia por mar: poder-se ou não tornear o continente africano.

Mas o objectivo de José Agostinho de Macedo era censurar Camões. O título da sua obra é elucidativo: Censura dos Lusíadas. Também tinha razão no ataque feito ao grande poeta? O verso citado encontra-se na primeira estância do canto primeiro do poema. Vale a pena transcrevê-lo:

As armas e os barões assinalados
Que, da ocidental praia Lusitana,
Por mares nunca dantes navegados

Portanto, reporta-se Camões aos navegadores que fizeram os descobrimentos a partir de Portugal, da ocidental praia lusitana. Como tivemos ensejo de escrever recentemente, «parece, pois aludir-se à praia, à ociden-

¹⁷ José Agostinho de Macedo: Censura dos Lusíadas, Lisboa, 1820, tomo I, págs 16-17.

¹⁸ A. de Magalhães Basto: Catálogo dos Manuscritos Ultramarinos da Biblioteca Pública Municipal do Porto in «Primeiro Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo», 5ª secção, Estudos gerais, vol.III, págs.6 e 2.

tal praia de onde partiu Vasco da Gama, cuja viagem é o fulcro de Os Lusíadas, e também donde partiram as armadas onde seguiram para o Oriente os heróis da epopeia, a armada onde seguiu Luís de Camões; a praia que portanto tão imediata e forte evocação histórica tem»¹⁸. Não é Vasco da Gama, não foi este ou aquele navegador que sulcou os mares nunca dantes navegados, foram os nossos descobridores, aqui referidos colectivamente.

Visar Camões não Vasco da Gama, mas a gesta dos navegadores portugueses logo se revela no verso seguinte:

Passaram além da Trapobana

Ora Vasco da Gama, como é sabido, não passou além da Trapobana, a actual Ceilão, nem aí chegou. E lendo-se Os Lusíadas tal se constata. Portanto não é a Vasco da Gama que o épico se refere, mas sim aos barões assinalados, aos nossos navegadores.

Tal parece inferir-se dos versos de Os Lusíadas, mas vejamos a interpretação que nos dá um dos nossos maiores e mais sólidos camonistas, o Prof. Hernani Cidade:

«Camões constrói sobre o verso virgiliano que começa: *Arma virumque...* o verso *As armas e os varões assinalados*. E a confirmar a interpretação, já bem clara, da substituição daquele singular por este plural, esclarece quais são os *varões assinalados* - todos os que,

Por mares nunca dantes navegados,
Passaram inda além da Taprobana,
E entre gente remota edificaram
Novo Reino, que tanto sublimaram,
(I, 1)

Mas não serão apenas estes, que seria isso limitar o poema a uma Argonauta. Cantará igualmente

... as memórias gloriosas
Daqueles reis que foram dilatando
A Fé e o Império, e as terras viciosas
De África e Ásia andaram devastando,

¹⁸ A «Ocidental Praia» e D. João I «Ordenação dos céus divina». Análise de dois trechos de Os Lusíadas in Amar, Sentir e Viver a História, edições Colibri, 1995, Vol. I, págs. 362 - 363.

sem esquecer quantos ... *por obras valerosas / Se vão da lei da morte libertando...* (I, 2)

É todo o decurso de quase cinco séculos de história nacional. São os heróis de África, tanto como os da Ásia; os da terra como os do mar; os que apenas deram um salto a Marrocos e os que ultrapassaram a Taprobana.»¹⁹.

Idêntica a posição do Almirante Gago Coutinho, atento estudioso de Os Lusíadas: «embora possa parecer que o verso de Camões tem um sentido restrito, a verdade é que logo no princípio do poema, se pode supor que o poeta se quis referir em geral às navegações e conquistas de todos os portugueses»²⁰.

Parece-nos, pois, não ser de aceitar a censura de José Agostinho de Macedo a Camões. Mas a restrição que ele apresenta ao feito de Vasco da Gama, como tal, parece-nos ser de aceitar. Nestes aspectos, verifica-se a afirmação de um dos poucos estudiosos da sua obra: haver «uma constante necessidade de confronto ao estudar o pensamento de José Agostinho de Macedo»²¹.

ADENDA

No Diário de Notícias de 27 de Janeiro de 1925 descreve-se a cerimónia do lançamento da primeira pedra da estátua de Vasco da Gama, concluindo-se que tal terá ocorrido entre as actuais praças Afonso de Albuquerque e do Império. Na História de Portugal dirigida pelo Prof. Damião Peres, encontra-se reproduzida uma estátua de Vasco da Gama como estando «na Alameda dos Jerónimos» (III, 577). O mesmo se diz de uma estátua de Camões (V, 532), enquanto uma do Infante D. Henrique estava «em frente ao Mosteiro dos Jerónimos» ((III, 409) e a de Afonso de Albuquerque «na Praça Vasco da Gama» (IV, 42). Nada tem a ver com a estátua existente na Praça Afonso de Albuquerque. A morfologia destas estátuas e até os pedestais são tão semelhantes que havia entre elas uma evidente unidade. Uma fotografia anterior à Exposição do

¹⁹ Luís de Camões, O Épico, 2ª ed., Lisboa, 1953, pág.18.

²⁰ Carta de Gago Coutinho de 6 de Novembro de 1935 publicada por Roque Machado: Carta ao Almirante Gago Coutinho sobre questões Camoneanas, 2ªed, Lisboa, 1960, pág.18.

²¹ Castelo Branco Chaves: Estudos Criticos, pág.29.

Mundo Português inserida no livro de José Dias Sanches Belém e arredores através dos tempos, Lisboa, 1940. frente à página 228 parece mostrar alguns arruamentos delineados entre as praças do Império e Afonso de Albuquerque. Essa área foi incluída na Exposição do Mundo Português, tendo portanto as estátuas, se ainda lá estavam, sido retiradas aquando das obras efectuadas para a sua realização. Segundo O Século durante as obras foi encontrada a primeira pedra da estátua de Vasco da Gama.

ACADEMIA DE MARINHA

ACADEMIA DE MARINHA

10.º ANIVERSÁRIO

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA MARÍTIMA

20.º ANIVERSÁRIO

Sessão Comemorativa

ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA



LISBOA — 1988

Circular n.º 17

Prezado Confrade

Perfazem-se no fim do ano corrente 10 anos sobre a criação da Academia de Marinha, sucessora do extinto Centro de Estudos de Marinha que por sua vez sucedeu, em 1970, ao Grupo de História Marítima criado em princípio de 1969, portanto à cerca de 20 anos.

Parece pois azado que, ao passar-se o 10.º Aniversário da Academia de Marinha e o 20.º Aniversário da criação do primeiro núcleo de estudo de ciência ligada ao mar, se deva assinalar tal efeméride.

Para esse efeito solicito a presença do Confrade na reunião do dia 18 p.f. às 17.30 horas na sede da Academia de Marinha, para um convívio entre académicos, em que se evocarão os membros fundadores e será distribuída a placa comemorativa do 10.º Aniversário da nossa Academia.

Contando com a sua imprescindível presença envio-lhe as mais cordiais saudações.

Academia de Marinha – 10.º Aniversário

Grupo de História Marítima – 20.º Aniversário

Alocução do presidente da Academia de Marinha CALM ECN Rogério S. d'Oliveira, em 18 de Outubro de 1988.

A reunião de hoje reveste-se de um carácter peculiar. Não se trata de um plenário para assuntos administrativos restrito aos membros; não é também uma sessão cultural de âmbito público.

É uma reunião em família – e a presença dos cônjuges torna-a mais familiar – para assinalar, como é tradicional na vida das instituições como na vida das pessoas, uma etapa, um período definido. São os 10 anos da Academia de Marinha, com o nome que tem hoje, mas de facto vinte anos da sua essência, se nos reportarmos à data em que germinou a ideia de se instituir um núcleo de estudos: o Grupo de Estudos de História Marítima, o verdadeiro embrião da instituição que somos hoje.

De facto foi em Março de 1969 que foi oficialmente criado o GEHM, mas foi em 1968 que se gerou e consolidou o propósito de criar uma instituição cultural ao serviço da Marinha e do País. Um ano e meio depois este grupo dava lugar a uma instituição alargada aos campos de ciência, artes e letras: o Centro de Estudos de Marinha, o antecessor da Academia de Marinha.

A Academia de Marinha é, comparada com outras instituições congéneres (como a Sociedade de Geografia, a Academia de Ciências de Lisboa e a Academia Portuguesa da História) uma academia muito jovem. Esta juventude é um obstáculo (que o tempo acabará por vencer) à projecção da Academia de Marinha ao nível das outras na comunidade cultural, mas, em contrapartida, essa mesma juventude deve conferir-lhe uma dinâmica, uma ousadia, um espírito de aventura, capazes de, superando dificuldades e indiferenças, granjear-lhe o lugar que merece e lhe pertence na vida académica.

A actividade da Academia de Marinha deverá pois ser caracterizada, mais do que pela majestade e ritual das funções académicas, pela inovação, multiplicidade e diversidade das suas manifestações, pela devoção e

entusiasmo, tudo sem o mínimo prejuízo do rigor e profundidade científicos, e acima de tudo pela consecução do nobre objectivo de, pelo estudo e investigação, e a divulgação da cultura ligada ao Mar e às Marinhas, servir o País.

A sua existência e desenvolvimento são mais do que justificados. As razões da sua criação permanecem e se ampliaram com o tempo já decorrido. Relembro as palavras de Sarmiento Rodrigues, quando clamava por ela:

«Difícilmente se compreende que uma nação cuja principal grandeza teve origem no Mar, que Além Mar foi consolidar a sua independência, que do Mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade, e da sua própria vida, não exista um organismo de cultura que ao Mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha.

Organismo de cultura, no qual desinteressada e patrioticamente sejam tratadas as ideias evolutivas que vieram de Sagres e se espalharam por todos os horizontes ganhando novas dimensões. A história nas suas multiformes facetas, a ciência pura, a arte militar, a tecnologia, a prática comercial, a literatura e as belas artes, de carácter especulativo e sentido prático. Criando um movimento de ideias e efectuando trabalhos, recorrendo a estudos, reuniões, discussões, publicações, concursos, prémios, tarefas e todos os meios apropriados para animar desde as pesquisas às experiências, dentro da vastíssima diversidade dessa admirável unidade que é o Mar».

Isto afirmava Sarmiento Rodrigues em 1970. Que dizer da necessidade de tal organismo hoje, após a experiência de 18 anos, quando o Mar parece não fazer parte das preocupações da Nação, nem mesmo quando se comemoram 500 anos sobre os eventos que no mar consolidaram a identidade de Portugal no Mundo?

Os descobrimentos marítimos Portugueses que estão na ordem do dia ao celebrarem-se cinco centenários da sua ocorrência, foram uma gesta dos Portugueses, com componentes – de causa e efeito – de natureza política, económica, social, científica e religiosa. Nestas implicações há campo para muitas e variadas discussões e polémicas. Mas na sua essência – penso que ninguém poderá discordar – os Descobrimientos foram um empreendimento directamente ligado ao mar: envolvendo ventos e correntes, navios e marinheiros, em que a marinharia, a ciência náutica e a arquitectura naval desempenharam um papel preponderante.

A Academia de Marinha pela natureza dos próprios objectivos, contando nos seus quadros com insignes universitários e marinheiros, historiadores, cientistas e artistas, encontra-se por definição em posição privilegiada para participar nas Comemorações de forma activa. Não se compreende porquê não é chamada a desempenhar um papel essencial no quadro oficial daquelas comemorações, que tanta polémica têm gerado e que em vez disso deviam apaixonar o País?

Uma pergunta que merece resposta!

*
* *

A Academia de Marinha nos seus primórdios viveu e projectou-se à custa do prestígio e patriarcal figura do seu Presidente. Foi assim com o seu criador, o Alm. Sarmiento Rodrigues, que com o seu espírito impulsionador e a sua paixão pelo Mar e pela Marinha deu vida e alma a esta instituição científica virada para as coisas do mar. Foi assim com o Alm. Teixeira da Mota, sábio historiador e ínclito marinheiro que com a sua estatura científica projectou a Academia de Marinha além fronteiras.

Nessa fase da sua vida a Academia de Marinha era uma alma sem corpo e de facto confundia-se com o seu Presidente. Hoje não é assim. A Academia de Marinha vive sim e projecta-se a nível nacional e internacional pelo prestígio e labor dos seus membros, o que a meu ver é sinal de que deixou a sua infância para assumir o seu estado adulto.

Ao voltarmos os olhos para o passado é com infinita saudade e reconhecimento que recordamos essas duas personagens, figuras nacionais, que tanto esforço despenderam e tanta devoção puseram na projecção no mundo dos feitos marítimos lusíadas, e culminaram com o perseverante propósito de criar um forum próprio para esse efeito.

Este nobre objectivo constitui a missão da Academia de Marinha – não devemos esquecer-lo – e a melhor maneira de honrar a memória dos seus fundadores é agora, no estado adulto, desenvolver denodadamente a nossa acção, promovendo estudos e investigação, difundindo a cultura marítima por todo o País, afirmando o nome da Portugal marítimo no estrangeiro.

Dispõe a Academia de Marinha de alguns recursos materiais e humanos, suficientes para funcionar em moldes modernos. Todavia os mecanismos funcionais não estão ainda devidamente afinados e oleados, o que impõe limitações e cria incertezas quanto à organização de actividades mais complexas.

A presente reunião é exemplo dessa sujeição. Possivelmente alguns confrades pensarão que a comemoração do X Aniversário da Academia de Marinha deveria revestir-se de maior solenidade, incluindo uma sessão pública de grande envergadura. Pensei de facto em cerimónias desta natureza, mas os motivos que acabei de enunciar levaram a contentar-me com esta reunião em família.

Mas nem por ser informal deixa de ter a dignidade e significado próprios: os de recordar e prestar homenagem a todos os membros fundadores, em particular os já desaparecidos.

Já falei nos dois principais fundadores e primeiros presidentes: Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota, mas vou estender um pouco mais os meus comentários à génese da Academia, pensando que possam interessar aos presentes, particularmente aos confrades mais jovens.

Na sessão do GEHM, em que foi apresentada a primeira comunicação, Sarmiento Rodrigues disse: «Temos o ensejo e a esperança de que este organismo seja apenas o embrião daquele que o nosso País merece ter, a que as suas tradições marítimas e glórias lhe dão direito, que o estudo de um incomparável património inexplorado exige. Com o ânimo de todos nós e dos que se nos juntarem e com o decisivo apoio de V. Ex.^a (dirigia-se ao M.^o da M.^a), estou certo de que não tardaremos a alcançar essa desejada meta».

Eis a razão de ser desta Academia. A meta que Sarmiento Rodrigues alcançou.

Na sessão inaugural do CEM foram empossados nos cargos directivos os seguintes membros fundadores:

Prof.^a Dr.^a Virgínia Rau – Presidente da secção de HM
Cap.m.g. J. Rodrigues dos Santos – Presidente da secção de A.L.C.
Comte. A. Teixeira da Mota – Secretário-Geral
Eng.^o Viriato de Sousa Campos – Secretário da secção de HM
Comte. E. Silva Gameiro – Secretário da secção de A.L.C.

Infelizmente todos desaparecidos, com excepção do Eng.^o Viriato de Campos e mesmo este gravemente doente.

Nesta sessão usaram da palavra, além do Alm. Sarmiento Rodrigues, os dois Vice-Presidentes. A Prof.^a Virgínia Rau pronunciou entre outras as seguintes palavras:

«Assistir em Lisboa, neste belo Museu de Marinha, à significativa cerimónia inaugural, sob a égide do nosso eminente Presidente,

o Ex.^{mo} Senhor Alm. Sarmiento Rodrigues – a quem dirijo as minhas mais efusivas saudações – assistir a esta cerimónia, dizia eu, como se me visse desde já lançada de ‘vento em popa’, navegando em mar bonançoso e chão. E nesta navegação, orientada por roteiros e pilotos plenos de inspiração, sim, Sr. Presidente, de entusiasmo, de orgulho, de infinita devoção, de mundivivência ecuménica.

Por isso, ousou terminar dizendo: não vamos só à procura de qualquer terra incógnita, não carecemos de tripulações, não nos faltam embarcações nem pilotos ou mestres, vamos juntos, investigadores, marinheiros, historiadores, geógrafos, cartógrafos, etnólogos, construir e preservar aquilo que todos queremos, que é de todos nós, que profunda e genuinamente é de Portugal e dos Portugueses.»

O Eng. R. Santos, paladino da criação de uma verdadeira Academia científica, que nunca esmoreceu no apoio ao Presidente, disse, na sua superior arte de retórica:

«O advento do CEM, desenvolvimento coerente do GEHM, responde em termos precisos, a um anseio latente na alma da corporação. Apela para um movimento «em sequência ascendente», na expressão luminosa do Alm. Sarmiento Rodrigues. Movimento do espírito, em perpétuo renovo, atento à marcha dos tempos, veio declarar-se, no campo de evolução natural, inconforme com o ramo único de Investigação Histórica. Veio apontar-nos outras rotas, visando alvos distantes, no mundo das Ciências e da Tecnologia e metas precisas no domínio das Artes e das Letras».

E mais adiante:

«Embora se ressalve o carácter intrémulo da missão que nos foi confiada, bem explícita na denominação Centro de Estudos de Marinha, é de todo evidente que o programa tem de abarcar, se tivermos alento para tanto, muito do que o Homem imaginou e criou nas últimas décadas – nos domínios da ciência especulativa, da investigação orientada e programada, da tecnologia nos seus imensos desdobramentos, no campo da economia. E também no mundo fascinante dos humanismos, onde um alucinante tropel de ideias se chocam, na busca ansiosa de um rumo novo.

Não há disciplina que não caiba no eclectismo de uma secção que tem por título: «Artes, Letras e Ciências».

Em 1978 o CEM deu lugar à Academia de Marinha O «carácter intramuros» de que falava Rodrigues dos Santos e como ele vaticinara não mais se verificou. A nossa instituição alargou-se à Universidade e foi enriquecida com mais saber e entusiasmo. O projecto do Alm. Sarmiento Rodrigues veio a concretizar-se graças á clarividência do então CEMA, Alm. Sousa Leitão, que acarinhou a Academia de Marinha em todo o seu longo mandato, que hoje se encontra aqui como confrade, não devido aquela circunstância, mas por mérito próprio.

O Alm. Sarmiento Rodrigues não sobreviveu muito tempo a este evento, vindo a falecer nove meses depois. A Academia de Marinha recém nascida passava pela primeira orfandade. Havia porém Teixeira da Mota para aglutinar o empenhamento dos seus membros.

Também este académico, 2.º Presidente, não teve tempo de realizar o seu projecto. Em Abril de 1982 falecia deixando a Academia de Marinha numa segunda orfandade e deixando um vazio de que ainda se resente.

Temos entre nós felizmente alguns dos membros fundadores, aqueles que foram nomeados para constituir o núcleo inicial, escolhidos de entre individualidades de indiscutível mérito. Os seus depoimentos serão certamente uma chama viva que nos dará ânimo. A eles presto o meu mais sincero preito de admiração.

Na sessão de homenagem à memória do Alm. Sarmiento Rodrigues, o Eng. Rodrigues dos Santos proferiu uma alocução, magistral no conteúdo, bela na eloquência, profunda no sentimento. Melhor do que ninguém ele focou a acção conjunta de Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota a que chamou de binómio, essas figuras nacionais em torno das quais se juntou a plêiade de membros fundadores que hoje, ao perfazer vinte anos sobre o brotar de um projecto cultural, recordamos.

Disse Rodrigues dos Santos, desculpem-me o abuso da citação:

«Vamos surpreendê-lo (referia-se naturalmente a Sarmiento Rodrigues) às voltas com o ambicioso projecto cultural que veio a culminar no esplendor da Academia de Marinha, secundado pela experiência, o treino académico e a devoção do eminente confrade Teixeira da Mota. O Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues pôde accionar com êxito surpreendente um projecto cultural revolucionário, ensejado na origem, a ocupar no mundo do pensamento uma posição de alto. Havia o aval do sábio investigador de História Marítima, a garantir o acesso ao convívio dos grandes. Da génese, virtualizada no Grupo de Estudos de História Marítima, à fronde magnífica que a

Academia promete, o binómio Sarmiento Rodrigues-Teixeira da Mota foi a alma e o artífice prodigioso, de um luminoso processo cultural em evolução acelerada de alcance vertiginoso, se o impulso criador não afrouxar».

E eu sublinho:

Se o impulso criador não afrouxar.

MEDALHA CUNHADA
PARA COMEMORAR O 10.º ANIVERSÁRIO
DA ACADEMIA DE MARINHA



DA AUTORIA DO CONFRADE
COMANDANTE RAÚL DE SOUSA MACHADO

TIRAGEM: PRATEADAS 10
COBRE 500

DIMENSÕES: 80 mm

ACADEMIA DE MARINHA

PORTUGAL
E A EVOLUÇÃO
DOS ACONTECIMENTOS
NO LESTE EUROPEU (*)

Por
E. H. SERRA BRANDÃO



LISBOA — 1990

V

(*) Publicado em separata juntamente com «PORTUGAL E A EUROPA UM ANO DEPOIS» com o título «O VENDAVAL EUROPEU (1989-1991).

Portugal e a evolução dos acontecimentos no Leste Europeu*

*Comunicação apresentada à Academia de Marinha
em 17 de Abril de 1990, pelo comandante Eduardo
Henrique Serra Brandão.*

O mundo é actualmente dominado por uma série de acontecimentos políticos, económicos e militares que vieram de surpresa alterar profundamente o curso da história e dos quais Portugal tira consequências directas e indirectas, pequenas e grandes, positivas e negativas. Vejamos quais foram, em resumo, esses acontecimentos.

Aparece, em primeiro lugar, a democratização do Leste. A palavra democracia passou a ter o mesmo significado nos dois lados da Europa. Os Estados de Leste irradicaram o socialismo científico, cuja prática tinham escolhido ou lhes tinha sido imposta e enveredaram pelo multipartidarismo, estando a verificar-se em quase todos eles uma tendência para o domínio dos partidos do centro direita, com predomínio do socialismo cristão. Em resumo, as repúblicas «democráticas» tornaram-se repúblicas democráticas e isso teve reflexos em todo o mundo. Em muitos locais do mundo, incluindo os países de expressão oficial portuguesa, já se começam a sentir os reflexos.

O segundo acontecimento político foi a reunificação da Alemanha. A reunificação da Alemanha é um facto e aparentemente falta só decidir se fica ou não na NATO. O problema é extraordinariamente complicado, tem muitas implicações económicas e sociais, e a ele nos referiremos mais adiante. De qualquer maneira a reunificação da Alemanha pode ser considerada como o fim do pós-guerra.

O terceiro facto político importante é o estabelecimento de relações entre a União Soviética e a Santa Sé. É um facto notável do qual a Igreja sai prestigiada com a evolução dos acontecimentos do Leste Europeu, pelo apoio que deu às oposições e o auxílio moral que deu aos dissidentes. Na Europa, na América e na África a Igreja apareceu como defen-

* Reprodução escrita, da gravação sonora.

sora, no último quarto de século, dos direitos do homem e o encontro de Gorbachev com o Papa teve um significado transcendente. Não sabemos o que eles disseram, não sabemos o que se passou naquela reunião de perto de uma hora, mas podemos deduzir. Gorbachev terá dito «Eu dou a liberdade de culto na Rússia, Vossa Santidade não complica ainda mais a complicada vida que eu já tenho com as comunidades católicas na Ucrânia e noutros Estados Soviéticos».

Dos acontecimentos económicos, surge em primeiro lugar a formação de um espaço económico europeu. Primeiro pelo alargamento do mercado comum europeu aos países da EFTA. Em segundo lugar com o alargamento, em condições a que eles forem capazes de aderir e com o grau de integração que lhes for concedido, a alguns países da Europa de Leste. Teremos assim formado um espaço económico de perto de 500 milhões de habitantes, o que transforma a Europa numa superpotência económica. Nada tem a ver este espaço económico europeu com a grande casa europeia de Gorbachev, pois a Rússia com as suas peculiaridades e pela grande componente asiática nunca fará parte da Europa.

A aparente retoma económica do Leste é outro acontecimento económico com que nos deparamos. Vai ser lenta, os países de Leste estão muito atrasados, adiante me referirei a este aspecto. A reforma vai ser lenta, mas vai ser uma realidade, e não faltarão muitas semanas ou muitos meses, para que se veja começar a subir uma floresta de arranha-céus em Berlim Leste com Mercedes e BMW's a circular pelas suas artérias.

Dos acontecimentos militares a desintegração do Pacto de Varsóvia é o mais saliente. A retirada dos exércitos russos dos países de Leste começou a verificar-se: já concordaram em baixar de 500 000 homens para 195 000, por agora. Resta saber onde ficarão situados.

A redução das despesas militares é outro acontecimento militar importante. Tanto na Rússia como na América vêm-se reduções orçamentais substanciais e o orçamento militar da Rússia, que de 25% do orçamento geral do Estado (no tempo de Estaline) para o que agora se verifica que já é 14,5%, dá-nos uma ideia do esforço para redução dos encargos militares. Na própria América o Congresso propõe-se reduzir ainda mais o orçamento militar, já reduzido pela administração Bush, desviando despesas que poderão ser aplicadas em sectores económicos, sociais e culturais.

Tudo isso se verificou num curto espaço de tempo e se perguntarem a alguém qual a origem destes acontecimentos a resposta será unânime: MICHAEL GORBACHEV. Transformado em herói, em santo, no homem do século é-lhe invariavelmente atribuído todo o mérito das mudanças, da

abertura à reestruturação e ao desarmamento, da libertação dos Estados de Leste. E eu pergunto: e Sakarov e Solienitzine e Lech Valesa e os milhares de anónimos que acabaram os seus dias nos Gulag ou nos hospitais psiquiátricos?, e a revolta dos operários na RDA e na Polónia? e a Primavera de Praga e a revolta da Hungria? e a Igreja?. Isto mostra que Gorbachev foi o fruto de um movimento com raízes antigas e de um conjunto de circunstâncias que, com o tempo e com o sistema, se vieram agravando.

Eu diria que não foi o Infante D. Henrique que fez os Descobrimentos: ele personificou os anseios da burguesia enriquecida pelo comércio com Veneza e as necessidades da nobreza empobrecida com a inflação causada pelas guerras com Castela. Eu diria que não foi Jean Monet ou Robert Schuman que fizeram a Europa: eles foram os intérpretes dos desejos dos grandes industriais europeus que queriam romper as alfândegas e os condicionalismos para expandirem a sua produção. Desculpe-me esta exagerada visão economicista dos fenómenos históricos, mas o que eu pretendo dizer é que os grandes homens foram os que souberam interpretar os problemas do seu tempo e encontrar para eles as soluções oportunas e mais adequadas.

São estas as principais circunstâncias em que Gorbachev encontrou o Mundo e a Rússia quando subiu ao poder: a grave crise económica pela falência do colectivismo, a violação dos direitos humanos numa forma sistematizada, a penetração profunda da informação em todos os territórios e em todos os extractos sociais, o descrédito dos grupos de dirigentes com abuso de poder e privilégios exagerados, o extraordinário peso das despesas militares que se estavam a tornar insuportáveis para o orçamento da URSS, o êxito extraordinário da Comunidade Europeia face ao colapso económico dos Países de Leste, o renascer dos nacionalismos e da desrussificação que ameaçava criar um clima de guerra civil generalizada (lembramos que 120 milhões de pessoas que vivem na URSS, nas repúblicas periféricas, querem a independência ou muito mais autonomia) finalmente, a consistência da NATO e o projecto da Guerra das Estrelas. Foi esta a situação que Gorbachev encontrou, mas a grande razão é mais uma vez económica: foi um profundo fracasso do socialismo científico que tentou contrariar a natureza. Como dizia o rei do mundo ao príncipe de Saint Exupéri, «ninguém consegue governar contra a natureza». De facto, a economia tem regras naturais que podem e devem ser manipuladas, mas que não podem, nem devem ser distorcidas. Por exemplo: não se pode pôr um espartilho nas regras da oferta e da procura, porque os resultados são imediatamente a carência, o mercado negro e a

corrupção. Não se pode forçar o pleno emprego, os resultados imediatos são a falência das empresas e a degradação dos salários. Não se pode exagerar o centralismo, os resultados são a burocracia e a irresponsabilidade dos agentes periféricos. Não se pode abolir o estímulo individual, os resultados são o desinteresse, a rotina e a ineficiência. Não se pode baixar brutalmente a inflação, os resultados são o desemprego, as falências e a depressão.

A economia tem regras e subtilezas que o centralismo e o colectivismo ignoraram completamente. Os dirigentes soviéticos acabaram por compreender isso e Nicolai Smelev um dos economistas russos que melhor conhece as economias ocidentais, escreveu recentemente: «A nossa economia encontra-se em estado de crise e se não forem tomadas medidas de emergência a Perestroika fica em perigo. Os Estados de Leste precisam de anos senão de décadas para se tornarem competitivos» e, mais adiante, «tenho muitas dúvidas sobre a possibilidade de tornar a nossa moeda convertível».

Se me permitem contarei uma pequena anedota russa, que já é antiga, mas também tem de ser contada depressa, porque dentro de anos já não tem graça nenhuma. O tio Sacha, um velho russo, conseguiu uma autorização para ir à América ver o neto. Foi, esteve um mês em Nova Iorque, voltou e quando regressou à sua aldeia os amigos e a família aguardavam-no à volta da lareira com a garrafa de vodka pronta para ser bebida à saúde do velho Sacha que regressava da América. Todos ansiosamente lhe perguntavam que tal é a América? sempre é como dizem? sempre é aquele paraíso? sempre se vive bem? O velho Sacha, com um ar triste respondeu: «Venho muito desiludido com a América, profundamente desiludido com a América: é exactamente como a Rússia, quem tem dólares compra tudo, quem tem rublos não compra nada».

Gorbachev, sabe que a convertibilidade do rublo é fundamental para o desenvolvimento do comércio externo, que ele pretende activar, e para os investimentos que têm de ser feitos na Rússia. O seu principal conselheiro económico propôs o seguinte plano:

- liberdade de preços;
- liberdade de trocas;
- fim dos monopólios;
- privatização da economia;
- convertibilidade do rublo.

É só isto que ele propõe e eu lembro-me, a propósito, de um ditado inglês que dizia: «É fácil cozer batatas, o difícil é descozê-las».

Fazer isto, num país como a Checoslováquia ou a Hungria é relativamente fácil. Na opinião da senhora Thatcher vai demorar 10 anos, para eles resolverem estes problemas. Mas num país com a extensão da Rússia, com os problemas todos que foram criados, estar a pôr a economia de mercado, que é isto simplesmente que ele propõe a Gorbachev, é exigir muito.

Na Rússia há mais dificuldades nas grandes reformas do que na Polónia, porque na Polónia o governo goza da confiança do Povo e pode pôr-se em prática reformas impopulares com o apoio da sociedade. Na Rússia não se passa bem assim, porque subidas de preços, fecho de empresas, aumento de desemprego, repressão das greves, não são medidas fáceis de aceitar e muitos governos democráticos têm caído por esta razão. Perante esta situação Gorbachev resolveu ir ao túmulo de Estaline para meditar e para se aconselhar. Entrou no túmulo sózinho, não quis que ninguém o acompanhasse, fechou a porta e fez-lhe esta pergunta: «tu que governaste a Rússia tanto tempo com mão de ferro, tu que soubeste resolver todos os problemas incluindo a guerra, fizeste a unificação da Rússia, diz-me o que é que vou fazer perante esta situação, dá-me um conselho, ajuda-me a resolver este problema». Com grande espanto dele ouviu-se a voz de Estaline: «Eu dou-te dois conselhos, 1.º, mandas fuzilar a velhada toda do partido; 2.º, mandas pintar a estátua de Lenine de verde». Gorbachev ficou atónito, e perguntou: «mas pintar a estátua de Lenine de verde para quê?» Então ouviu-se a voz de Estaline «vejo que estás no bom caminho só tens dúvidas sobre o segundo conselho».

Gorbachev depara-se com um grande problema. Ele tem contra si os operários que fazem greve, porque os salários não chegam para fazer face à inflação; tem contra si os consumidores porque os preços estão a subir; tem contra si os comunistas ortodoxos porque estão a fazer reformas; tem contra si os reformistas, porque acham que as reformas não são suficientes; e tem contra si os nacionalistas que lhe estão a levantar cada vez mais problemas.

Apesar do seu potencial económico e das dramáticas transformações políticas, a influência dos acontecimentos do Leste europeu sobre a economia ocidental em geral, e sobre a portuguesa em particular, vai ser pequena no curto e no médio prazo. O mercado do Leste é pobre e vai levar muitos anos até que as novas democracias consigam prosperidade. A sua produtividade é muito baixa e basta dizer que 425 milhões de habitantes dos países comunistas, produzem menos do que 122 milhões de japoneses. Da abertura do mercado de Leste só beneficiarão imediatamente a Finlândia e a Áustria porque se especializaram no comércio com

os países de Leste. Para cada um destes países, as exportações para os países de Leste, assim chamados, representam cerca de 16% do comércio externo, na Alemanha as exportações para os países de Leste representam apenas 6% do seu comércio total, os países que se lhe seguem são a Itália e a Suíça onde as exportações representam apenas 4% do total das suas exportações, nos outros países não têm um significado estatístico. Portugal praticamente não exporta nada, nem importa nada, em termos estatísticos. Não quer isto dizer que falem oportunidades para exportar para Leste mercadorias ou tecnologia, ou para fazer investimentos. Simplesmente não há poder de compra nos países de Leste, e este facto de não haver poder de compra, voltamos a ele daqui a pouco, porque tem um grande significado.

Só na Alemanha de Leste isso não acontecerá a curto prazo graças à paridade dos marcos. Veremos adiante.

Os países de Leste libertados do colectivismo e do centralismo tornaram-se transitivamente, mas por muitos anos, países equiparados ao Terceiro Mundo, senão vejamos:

- subdesenvolvimento;
- carências económicas e tecnológicas;
- aceitação de produtos alimentares;
- inconvertibilidade das moedas;
- recebimento de financiamentos e subsídios a fundo perdido;
- intervenção do Fundo Monetário Internacional;
- cobiça de grandes investidores;
- regimes especiais de recuperação (tipo Lomé).

Estas são as características dos países do Terceiro Mundo, que é exactamente o que se está a passar nos países de Leste. Eles têm uma grande tradição industrial, têm uma grande potencialidade e vão ser fortemente ajudados, por isso eu digo que são países do Terceiro Mundo «transitivamente», dentro de 5 anos ou dos tais 10 anos da Senhora Thatcher.

Desalinhados politicamente e lutando contra o subdesenvolvimento os países da Europa Central e Oriental vão suscitar a simpatia e a generosidade da CEE e dos outros países da OCDE. Como as antigas colónias, vão despertar a cobiça dos grandes investidores e do comércio internacional e vão despoletar regimes especiais de auxílio e de protecção, mas não é com empréstimos que o problema se vai resolver.

Empréstimos de governo a governo ou banco a governo trariam para os países de Leste situação idêntica à da América Latina: é dinheiro que

entra, dinheiro que se gasta em bens de consumo, em trabalhos públicos e não resolve o problema. O problema terá que ser resolvido por financiamentos a entidades privadas ou por investimentos directos em bens produtivos nos países de Leste e para isso foi criado o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento, tendo já sido aceite pelos seus subscritores que 60% dos financiamentos se destinam ao sector privado e apenas 40% ao sector público dos países de Leste. Se não for assim, repito, cai-se na situação da América Latina em que os empréstimos acabam por ser pedidos para pagar os juros dos empréstimos.

O Banco Europeu de Construção e Desenvolvimento é uma instituição criada para auxiliar os países de Leste de uma forma mais sofisticada do que o Plano Marshal. É uma forma mais sofisticada, mais prudente e mais bem organizada. São membros do Banco os 12 países da CEE com 51% e portanto com o domínio do Banco, e os restantes membros são os 6 países da EFTA, Estados Unidos, Japão, Rússia, Polónia, Hungria, Checoslováquia, Bulgária, Jugoslávia, Roménia, RDA, Turquia, Chipre, Malta, Liechtenstein, Canadá, Austrália, Nova Zelândia, Israel, Marrocos, Egipto, Coreia do Sul e México com 49%. O capital é pela primeira vez na história económica em Ecus.

A participação dos Estados Unidos é muito modesta, e porquê? Primeiro, porque os Estados Unidos lutam com um grande défice orçamental; segundo, porque há bloqueamentos políticos internos, lutas entre Administração, Congresso e Senado; terceiro, porque há uma indecisão nas prioridades «vis-a-vis» a América Central; finalmente, porque há uma desconfiança nas reformas na URSS. Os americanos ainda não se convenceram de que há reformas efectivas na União Soviética. Eles aguardam o estabelecimento de uma verdadeira economia de mercado.

Os Estados Ocidentais confrontam-se agora com acontecimentos que ultrapassam todas as suas expectativas e originam sentimentos cruzados: de solidariedade devido à penuria económica agravada pelas transformações políticas em curso; de preocupação perante a excessiva celeridade dos processos; de prudência face à incerteza dos resultados.

Vários factores contribuem para as expectativas. Por um lado, o desajustamento que se está a gerar e permanecerá durante algum tempo entre as alianças militares que se mantêm e os novos laços económicos que se desenham, designadamente no que se refere à República Democrática Alemã; por outro lado a formação de governos provisórios ou de transição impediram a definição imediata do modelo económico que iriam adoptar; finalmente os efeitos imediatos da revolução têm até agora originado, em vez de desenvolvimento económico, aumentos da inflação,

agravamento da crise, conflitos étnicos, mais corrupção e acrescida criminalidade. Isto sobretudo na URSS.

Há, pois, um longo caminho a percorrer, mas o processo em si mesmo é irreversível, dizem os analistas mais entendidos. Uma revolução mesmo pacífica e com capa de reformismo é feita de êxitos e de falhas, de vitórias e derrotas e, como resultado, de avanços e recuos. Criam-se movimentos internos que ultrapassam as intenções, geram-se forças que actuam descontroladamente e a coberto das mais justas aspirações e dos ideais mais nobres cometem-se, como se sabe, erros irremediáveis e graves atropelos.

Independentemente da evolução que possam ter os acontecimentos na URSS, os governos da NATO já se pronunciaram pela manutenção da organização militar como importante factor da estabilidade e segurança. A ideia da Paz Universal que alguns já apregoam e visionam, não tenhamos quaisquer ilusões, ainda está muito longe. Se é verdade que a probabilidade de um confronto armado entre dois grandes blocos na Europa atingiu o nível mais baixo até agora atingido, é verdade também que continuam problemas no Islão, no Paquistão, na Índia, na China, na África e a paz está distante. A NATO deve manter-se.

Mas voltando agora à Alemanha. Compreende-se a tentação de criar uma grande Alemanha dominando subtilmente, através do crescente poder económico, monetário e demográfico, os destinos de uma Europa cada vez mais alargada. Surge o vago e distante risco de os Alemães conseguirem com o deutschmark o que Hitler não conseguiu com os tanques e com os canhões. Um conhecido industrial e financeiro dizia que o dia 9 de Novembro, o dia da queda do muro de Berlim, devia de ser considerado um dia de luto para a Europa. Não partilho deste pessimismo: com muito menos autoridade, mas dois meses antes dele, eu escrevi no «Expresso» em 11 de Novembro: «Os Portugueses seguem com simpatia e entusiasmo não escondido a evolução no Leste Europeu, mas se fossemos mais egoístas e menos ingénuos, não estaríamos tão satisfeitos». Estes sentimentos de preocupação e pessimismo percorreram a mente de todos os políticos ocidentais e orientais.

Vejamos o que vai acontecer. A reunificação da Alemanha começou quando em 9 de Novembro caiu o Muro de Berlim; o segundo passo foi dado quando da eleição para o parlamento da RDA, de uma fortíssima maioria que pretende a reunificação imediata; o terceiro passo será dado a 1 de Julho com a constituição da unidade monetária feita certamente mais de acordo com intenções e promessas políticas do que com critérios económicos e financeiros. A este respeito dizia Jacques Delors, presi-

dente da Comissão Europeia, que chegou agora o tempo das dificuldades económicas para os Alemães. O marco oriental não vale nada, são folhas de papel que estão guardadas nas caixas de aforro ou debaixo dos colchões, que valem, com muito boa vontade, sete marcos orientais para um marco alemão. No dia 1 de Julho ou muito próximo dessa data, vão passar a valer a mesma coisa, um marco alemão e um marco oriental ou na pior das hipóteses, um marco alemão para dois marcos orientais. Isso significa que todos aqueles alemães orientais, onde há salários baixos, mas onde há uma grande poupança, porque não há nada para comprar, nem para gastar, todo aquele dinheiro que se calcula em 160 mil milhões de marcos, vai sair das gavetas, debaixo dos colchões e dos cofres dos bancos, transformado numa moeda forte, o marco alemão, e teremos inevitavelmente, inflação.

A diferença de salários é tão grande que a migração para o oeste vai continuar a verificar-se. O governo alemão está a debater-se num dilema, 1 para 1 ou 1 para 2. O Bundesbank, já deu o seu veredicto, 1 para 2, no máximo, 1 para 1 para pequenas poupanças até 2000 marcos, mas entre o que diz o Bundesbank que é o banco central mais independente da Europa ou talvez do Mundo, e o que querem os políticos, há uma grande diferença, e portanto o que vai verificar-se é o enriquecimento súbito dos alemães da Alemanha Oriental: vão ficar com uma moeda forte ao seu dispôr e como há 40 anos não compram nada daquilo que sonharam vir a comprar, esse dinheiro vai entrar em massa na Alemanha Ocidental e esse aumento da procura maciça vai dar lugar à inflação na Alemanha Ocidental. Essa inflação vai dar origem à desvalorização do marco, a desvalorização do marco vai obrigar, para o aguentar e para travar a inflação, à subida das taxas de juro, subindo as taxas de juro na Alemanha, sobem as taxas de juro em todos os países da Europa e até do Mundo. Isso vai ter influência na nossa dívida externa.

Com a inflação e com o aumento de salários na Alemanha Oriental vão fechar fábricas e, porque a produtividade é baixa e não aguenta salários altos, vai haver uma quebra nas exportações da RDA e vai haver desemprego na RDA. Estima-se num milhão de desempregados na RDA, a quem vai sair a sorte grande, porque vão passar a receber subsídio de desemprego da Alemanha Ocidental, possivelmente superior ao salário que eles agora ganham. Isto vai originar aumento de encargos sociais na RFA, o contribuinte da Alemanha já começa a não achar tanta graça há reunificação. «Estão mexendo no meu bolso» como dizia o brasileiro, vão ter de pagar os custos do desemprego na Alemanha Oriental e as pensões de reforma e sobrevivência. Para que não haja um grande desequi-

líbrio entre as duas Alemanhas, vão-se verificar investimentos maciços na RDA: a Alemanha Ocidental e outros países europeus vão investir em força na RDA.

Há um grande potencial económico, há uma grande tradição industrial, e a RDA é uma porta aberta para o Leste onde vão ser feitos investimentos, investimentos privados e investimentos com fundos europeus. Aí está a Europa a entrar com fundos para a Alemanha Oriental, mas felizmente, a grande preocupação que havia dos mais pessimistas, é que Portugal não vai contribuir directamente para esses fundos. Já está assente que, para os fundos europeus, a Alemanha entra com 80%, os restantes países da Comunidade entram com 20%. Ficam isentos a Grécia, a Irlanda, Portugal e a Espanha, o que foi uma grande vitória dos governos dos parentes pobres.

Entretanto vai-se dar a adaptação da República Democrática Alemã, à legislação da CEE. Vai levar algum tempo, mas vai-se verificar e o esforço das contribuições da República Federal da Alemanha à CEE vai pesar nos cofres Federais e dos contribuintes alemães. A fronteira não desaparece totalmente, dum momento para o outro: vai ser criada uma fronteira administrativa entre as duas Alemanhas, mesmo com a reunificação económica, para que não passem as pessoas que não devem passar, os residentes na Alemanha que não são Alemães, como os polacos, os russos e os turcos; e para que não passem as mercadorias da Alemanha Oriental, que são mais baratas, são de má qualidade e não obedecem às normas da CEE. Esta fronteira administrativa durará pelo menos até 1993. A RDA entra na CEE em 1993, como está planeado e vão ter que se resolver os problemas de segurança. Fica neutral, fica na NATO, fica na NATO e no Pacto de Varsóvia ao mesmo tempo como agora propõem os Russos, fica na NATO mas com uma redução das forças militares estacionadas na Alemanha? A senhora Thatcher já admite que fiquem forças russas estacionadas na Alemanha Oriental. Esses problemas de segurança terão de ser resolvidos até 1993, só então se dará a união política plena. Isto é uma visão de economista, mas os políticos encarregam-se de tornar falsas as previsões dos economistas. Vista do ocidente a solução contra os perigos de uma grande Alemanha reside em fazer a sua reunificação no seio da NATO e da CEE. Daí o movimento de aceleração que se nota na constituição da unidade económica e monetária, no reforço das instituições da Comunidade e na eventual constituição de uma confederação como forma de compromisso viável para uma possível unidade política.

Desde 1976 a questão europeia passou a colocar-se como factor de enraizamento, de enquadramento e de perspectivas nunca antes verifi-

cadadas na nossa história económica e na nossa história diplomática. Vista do interior, a Europa apresenta óbvias diferenças e contradições difíceis de superar, é uma manta de retalhos onde se evidenciam notáveis diferenças de níveis de desenvolvimento económico, contrastes sociais apreciáveis, agressividade concorrencial sobretudo no campo da agricultura, pretensões hegemónicas com raízes profundas, desconfianças e ressentimentos atávicos. O problema da reunificação alemã veio dar-lhe um grande abanão que os dirigentes políticos da Comunidade dos 12 se esforçam, ao que parece com êxito, por resolver. Os ultranacionalistas europeus regozijam-se sempre que um acontecimento ou uma divergência põem em risco o futuro da CEE, e a reunificação da Alemanha tem sido neste momento a sua grande esperança.

O fim da CEE neste momento seria uma calamidade para toda a Europa, do Ocidente ao Oriente. Vejamos o que acontecia se acabasse a CEE de um momento para o outro:

- fim da coesão económica e social e, portanto, um agravamento das diferenças do desenvolvimento entre países;
- contradições nacionais sem um quadro amortecedor;
- o ressurgimento de nacionalismos agressivos;
- o fortalecimento da tensão franco-alemã e corrida aos armamentos na Europa;
- caos e desorientação no Leste. A recuperação do Leste está dependente do auxílio da Comunidade Europeia. Se a Comunidade Europeia se desagregasse, os países de Leste corriam o risco de sair de satélites da Rússia para se tornarem satélites da grande Alemanha.

O conceito de superpotência nascido com o final da 2.^a Grande Guerra tornou a Europa consciente de que para poder falar de igual para igual com os Estados Unidos, a União Soviética e a China, e para manter a sua importância política e supremacia económica teria de se transformar também numa superpotência. Os acontecimentos de Leste foram e estão a ser o teste à força política e económica da Comunidade Europeia, e uma das provas é o facto da União Soviética se querer unir à Europa dentro da grande Casa Europeia e de os Estados Unidos, quererem unir à Europa com a transformação da NATO numa organização política e económica. Isto é, as duas grandes superpotências vendo que não podiam vencer o seu novo inimigo, pretendem aliar-se a ele.

Assistimos simultaneamente ao desfazer de um grande império que é o império soviético e ao nascimento de um grande império económico na

Europa com quase 500 milhões de consumidores, com os países ex-satélites economicamente associados à Comunidade Europeia e militarmente neutralizados, com a reunificação das Alemanhas, com, a desintegração em perspectiva de algumas repúblicas da União Soviética, com a actual superioridade estratégica económica do Ocidente e com o desfazer do sonho russo da conquista da África como forma de provocar o colapso da Europa.

A URSS, mesmo que encontre rapidamente o rumo certo, o que não parece fácil, está condenada a ser durante muitos anos politicamente secundarizada e economicamente dependente. Há contudo quem defenda, professores universitários e analistas políticos, que a política de Gorbachev, a que foi forçado, com todos os inerentes sacrifícios e humilhações para a Rússia, pode não ser mais que uma armadilha para atrair os capitais e as tecnologias ocidentais com vista à recuperação a longo prazo. O capitalismo enfraquecido perante o seu próprio sucesso, como diria Lenine, permitirá refazer o império Soviético e as suas ambições legítimas de estabelecer uma ordem comunista mundial. Outro risco reside em Gorbachev ser arredado do poder e os ortodoxos retomarem a doutrina Breznev. Sem querer esgotar as possibilidades pessimistas haverá a considerar que o caos e a fome na URSS poderão levar à mobilização geral e a um confronto com o Ocidente para esconder o fracasso da sua política económica. Por tudo isto, o presidente Bush e a primeira-ministra inglesa acabam de reafirmar a necessidade de manutenção da NATO e da presença de armas nucleares na Europa.

O novo império económico europeu com um número de consumidores, que como se disse, não está longe dos 500 milhões ficará em condições económicas, financeiras, demográficas e até tecnológicas de fazer frente com êxito aos dois outros grandes impérios industriais do século XXI que serão os Estados Unidos e o Japão. Não tenhamos ilusões que a formação do enorme mercado comum terá de ultrapassar grandes obstáculos e encontrar soluções imaginativas para numerosas questões relacionadas com abdicação de poder e soberania, e outros de natureza estritamente técnica.

O grande mercado comum não vai ser formado numa comunidade europeia, política e militar, homogénea: vai ser formado, como dizia Jacques Delors, numa Europa dos círculos. Haverá um núcleo central baseado num antigo império de Carlos V de que farão parte todos os Estados da Comunidade actual, possivelmente ou não com a excepção da Inglaterra, que será o embrião de uma confederação, será o núcleo duro. Depois um círculo maior com os estados da EFTA, a Islândia, a Finlândia, a Suécia, a Suíça, a Áustria, a Noruega, que formarão o espaço

económico europeu; e depois um 3.º círculo, todos concêntricos, onde estarão os países de Leste que aderirem à democracia e à economia de mercado. Para já vê-se a Checoslováquia e a Hungria como primeiros candidatos. É possível que o 1.º membro a entrar no Mercado Comum além dos 12 que agora existem venha a ser a Áustria que poderá pertencer à Comunidade Europeia sem pertencer à União da Europa Ocidental.

A influência da Europa Comunitária estender-se-á preferencialmente a África, regressada ao Bloco Ocidental Europeu, intensificando-se a cooperação Norte-Sul através de um crescente fluxo de tecnologias, de capitais, de mercadorias e até de pessoas, como consequência do estabelecimento de economia de mercado onde ainda não existe e com o fim das sanções à África do Sul onde se espera com muita preocupação que a moderação e a imaginação levem a bom termo o fim do «apartheid» político, já que o «apartheid» social está a alguns anos em vias de extinção.

O desanuiamento entre os dois grandes blocos mundiais e a nova arquitectura política e económica da Europa, potenciam substancialmente a capacidade dos Estados Europeus em África, restituindo-lhes, em minha opinião, o lugar que as duas grandes guerras mundiais lhes fizeram perder.

Assistiremos, assim, num futuro, não muito distante, à formação de três grandes centros de decisão política e polos de desenvolvimento económico: a Comunidade Económica Europeia no continente euro-africano, os Estados Unidos da América no continente americano, e o Japão no pacífico ocidental. A União Soviética e a China continuarão a ser grandes potências militares, diplomáticas e demográficas, mas não serão tão cedo centros polarizadores e dinamizadores de economias.

E quais são as consequências deste terramoto político, para Portugal. Vejamos, primeiro, a curto prazo:

- a) redução do investimento alemão em Portugal. É evidente que os Alemães vão investir no Leste alemão, e há dois exemplos: um grande banco alemão tencionava montar uma filial em Portugal, desistiu para ir montar a filial na Alemanha Oriental. O episcopado alemão que tinha prometido ao episcopado português um auxílio para montar um canal de televisão para a Igreja em Portugal, retirou o seu apoio à Rádio Renascença, porque vai abrir um canal de televisão na Alemanha Oriental;
- b) a antecipação do prazo da entrada de Portugal no Sistema Monetário Europeu. Os acontecimentos de Leste forçam a uma antecipação da União Económica e Monetária e, portanto, Portugal vai ser obrigado a entrar mais rapidamente no

sistema monetário europeu o que significa que o nosso governo não pode desvalorizar a nossa moeda para facilitar as exportações. Como temos estado a fazer. Para controlar a inflação vai deixar de poder ser feita a desvalorização e cada um tem que viver com aquilo que tem e não pode usar a moeda para fazer concorrência aos outros Estados. Isto é muito importante para a nossa economia, vai-nos obrigar a uma política de austeridade, porque para reduzirmos a inflação abaixo de 10% e para reduzirmos o défice orçamental vamos ter que entrar numa política de austeridade, e depende agora dos políticos se essa política de austeridade é antes das eleições de 1991 ou se é depois das eleições de 1991;

- d) participação de Portugal no capital e na administração do Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento. Nós vamos ter uma participação no capital de 7,5 milhões de contos e um lugar no Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento;
- e) um alargamento do Conselho da Europa e do seu papel. Conselho da Europa de que Portugal faz parte desde 1976 e que teve uma importância significativa na nossa democracia e que vai ter um papel importante no fortalecimento das democracias do Leste europeu.

Vejamos, agora, a médio prazo:

- a) redução do ritmo do investimento em geral. Não quer dizer que não haja investimentos estrangeiros: há uma redução do ritmo do crescimento do investimento estrangeiro em Portugal, o que é natural, porque há novos países onde fazer investimentos, alguns deles mais interessantes;
- b) fortalecimento das instituições da CEE. Vamos caminhar mais depressa para a unidade económica, monetária e política.
- c) os fundos estruturais europeus que muito se receava que fossem desviados de Portugal para ir para os países de Leste, parecem estar assegurados. Pelo que disse anteriormente vai ser a Alemanha a melhor contribuinte para os fundos estruturais a aplicar no Leste;
- d) a concorrência dos produtos de Leste no mercado europeu, a médio prazo vai-se verificar, produtos baratos e que fazem concorrência no mercado europeu, não só de produtos, mas

- de trabalhadores do Leste, no mercado europeu designadamente nas pescas e na marinha mercante;
- e) reforço da União Europeia Ocidental, de que Portugal faz parte desde este ano, que é, como disse, o braço armado da Comunidade Europeia;
- f) o regresso dos interesses portugueses a África e dos interesses da África em Portugal.

Vejamos, agora, a longo prazo. (Se perguntarem o que é curto, médio e longo prazo eu digo que deixo ao critério da assistência que é para não falhar tanto, mas a minha primeira ideia era usar o critério bancário: curto prazo é 1 ano, médio prazo é 5 anos e longo prazo é mais de 5 anos):

- a) alargamento do mercado consumidor dos produtos portugueses, e é a longo prazo porque a recuperação económica dos países de Leste como já disse ao princípio vai ser muito lenta, vai demorar muito tempo antes que eles tenham poder para comprar os nossos produtos. Temos um grande mercado para vinhos na Europa Oriental. A Alemanha Oriental vai criar um problema à Europa, porque tem excesso de cereais e de açúcar onde já há excedentes na Comunidade. Isso vai ser um problema, mas em compensação tem falta de frutos e de vinhos, o que é uma esperança;
- b) mais segurança para os emigrantes portugueses da África do Sul. É um bocadinho estranho que eu meta isto aqui, o que é que isto tem a ver com a Europa de Leste. A verdade é que graças às dificuldades internas da Rússia e a alteração da sua política externa foi possível ao governo da África do Sul reconhecer os partidos da oposição na África do Sul. Tudo leva a crer, graças à alteração da política externa russa que não haja caos nem colectivismo na África do Sul. As probabilidades de caos diminuíram fortemente e se não houver caos, reduzem-se as probabilidades dos 600 mil emigrantes voltarem para Portugal, o que seria um peso demasiado forte depois dos outros que já recebemos.
- c) Vai haver uma crescente importância de Portugal no contexto de África, vai haver um reforço do poder económico alemão a que já me referi, vai haver um reforço do poder político e económico da CEE a que nós pertencemos.
- d) Vai haver uma valorização estratégica dos nossos arquipélagos e das nossas águas. A verdade é que com a desmilitarização da Europa, com a redução das forças militares, com a diminuição da

probabilidade de confronto entre as grandes potências na Europa, alguns pensam que os Açores e Portugal vão perder a sua importância estratégica. Eu tenho exactamente a opinião contrária e não estou sozinho nisso. Os Açores, as nossas águas, os nossos portos tais como os da Islândia vão aumentar a sua importância estratégica como fronteira da defesa americana. A retirada das forças americanas e o desarmamento da Europa vai valorizar extraordinariamente as nossas regiões insulares e as nossas águas, como primeira linha de defesa avançada dos Estados Unidos.

Estas são, a meu ver, as consequências a curto, médio e longo prazo. Como dizem os Chineses e diziam há já muito tempo, «prever a mais de um ano é pura fantasia».

ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO DE HOMENAGEM
À MEMÓRIA DOS ALMIRANTES
SARMENTO RODRIGUES
E TEIXEIRA DA MOTA

25 Outubro de 1990

Oradores

ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA
LUÍS DE ALBUQUERQUE
INÁCIO GUERREIRO
MALHEIRO DO VALE
ALBERTO IRIA



LISBOA — 1990

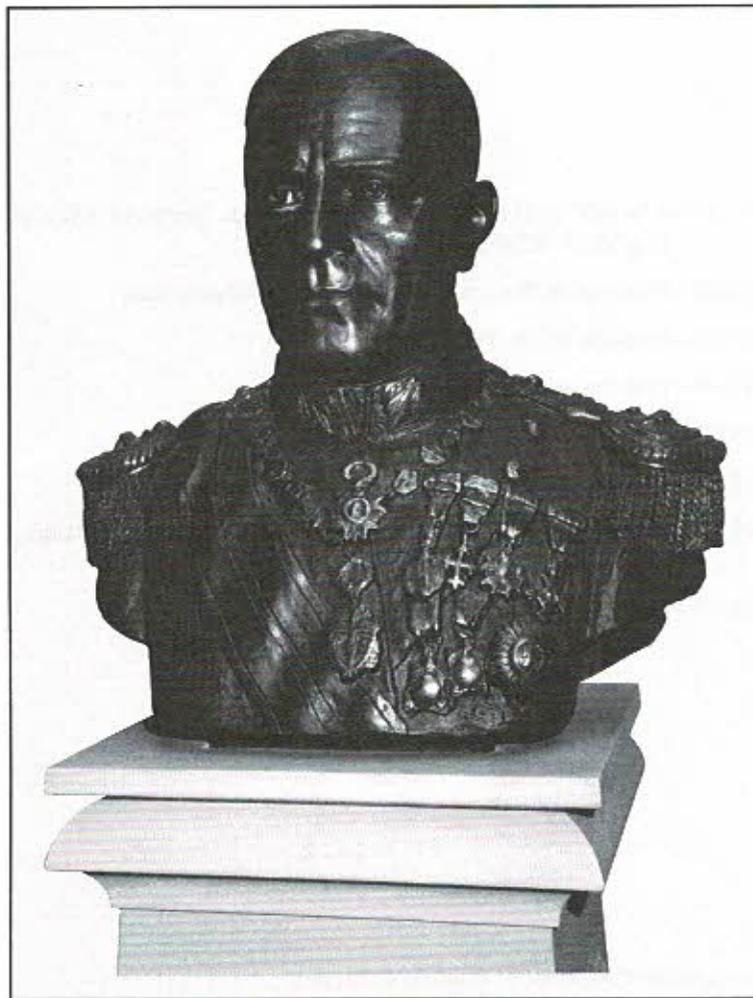
XIV

PROGRAMA

- 17.00 – Alocução pelo Presidente da Academia de Marinha CALM ECN
Rogério S. d'Oliveira
- 17.10 – Palavras do Professor Doutor Luís de Albuquerque
- 17.25 – Palavras do Dr. Inácio Guerreiro
- 17.40 – Palavras do CALM Malheiro do Vale
- 18.00 – Palavras do Dr. Alberto Iria Júnior
- 18.20 – Descerramento do Busto do ALM Sarmento Rodrigues
- 18.30 – Descerramento dos retratos dos ALM Sarmento Rodrigues
e ALM Teixeira da Mota
- 18.40 – Porto de Honra

ÍNDICE

Alocução do CALM ECN Rogério d'Oliveira	7
Comunicação do Professor Doutor Luís de Albuquerque	15
Comunicação do Dr. Inácio José Guerreiro	21
Comunicação do CALM Malheiro do Vale	29
Comunicação do Dr. Alberto Iria Júnior	37



Busto do Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues

Presidente do Grupo de História Marítima 1969-1970

Presidente do Centro de Estudos de Marinha 1970-1978

Presidente da Academia de Marinha 1978-1979

Nesta sessão de homenagem foi inaugurado o busto do Almirante Sarmiento Rodrigues, da autoria da Escultora Stela Albuquerque e fundido em 1971 no Arsenal do Alfeite pelo Mestre Augusto Moura das Neves.

Foram descerrados retratos dos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota.



Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues

O Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues é hoje um vulto histórico que prestou altos serviços à Marinha e ao País, notabilizando-se na política e administração pública ultramarinas, na promoção do estudo de assuntos respeitantes à Marinha e aos países de língua portuguesa, em que sublimou o universalismo lusíada. A ele se deve a iniciativa da fundação da Academia de Marinha de que foi o primeiro Presidente.



Vice-Almirante Teixeira da Mota
Presidente da Academia de Marinha 1979-1982

O Vice-Almirante Avelino Teixeira da Mota foi um distintíssimo oficial da Armada e um sábio devotado às ciências históricas, náuticas, antropológicas, etnológicas e sociológicas. Mercê do seu talento e labor afirmou-se notavelmente além fronteiras, prestigiando a Marinha e o País. Foi membro fundador do Grupo de Estudos de História Marítima e Presidente da Academia de Marinha.

Sessão de Homenagem à Memória dos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota

25 de Outubro de 1990

*Alocução do Presidente da Academia de
Marinha V/Alm. ECN Rogério Silva Duarte Geral
d'Oliveira*

1. INTRODUÇÃO

Recordar é viver, diz euforicamente a sabedoria popular.

Mas quando se recordam pessoas desaparecidas do mundo dos vivos, no qual deixaram o traço indelével da sua acção e personalidade que os liberta da lei da verdadeira morte que é o esquecimento, mundo em que geraram sentimentos de veneração e amizade, esse reviver é inexoravelmente tingido de tristeza e nostalgia.

Porém recordar é também vivificar, vitalizar, pois na memória dos ídolos se deve encontrar a fonte de inspiração e a força de ânimo para os cometimentos do presente e do futuro.

É este o objectivo da Academia de Marinha ao realizar esta sessão de homenagem à memória de dois grandes académicos, dois vultos que se inscrevem nas páginas da história pátria: os Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota.

Ainda que uma ponta de saudade seja inevitável, não se pretende prantear o luto pela perda desses académicos que deixaram nesta Academia um vazio, ainda hoje sentido. Pretende-se sim, que esta sessão seja uma sublimação do seu espírito, do seu verbo, do seu exemplo, para que deles se extraia o revigoração de que a Academia carece para cabal cumprimento da sua missão.

Dirijo-me a V. Exas. «ex-officio», mas a minha palavra desta tribuna não se limita a isso. Encontro-me aqui de alma e coração. Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota não são apenas os homens eminentes de letras e ciências, ilustres marinheiros que, entre muitas e importantes obras que os celebrizaram, fundaram a Academia de Marinha, a que deram o melhor do seu esforço e amor. Eles foram para mim mais do que isso; de facto, a nossa relação situa-se também no plano pessoal.

Servi como professor da Escola Naval com Sarmiento Rodrigues quando este era 1.º Comandante e Director, e trabalhei com ele numa comissão que superintendia nos Cursos de Engenharia Naval. Habituei-me a ver em Sarmiento Rodrigues o homem de acção, discernimento e equilíbrio, e acima de tudo a ver nele o amor à Marinha e à Pátria, que o tornava o paladino daquilo que ele próprio, com extraordinária felicidade, designou de «universalismo lusfada».

Com Teixeira da Mota a relação remonta ao meu primeiro ano de liceu. Fomos amigos desde então, ou seja desde sempre. Estivemos juntos na Escola Naval como alunos e mais tarde como professores. Tão próximo estava sempre dele que para ter a noção exacta da sua dimensão e estatura, tinha de me afastar, observá-lo a distância e ouvir outras vozes que não a sua.

Pela mão de Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota ingressei na Academia de Marinha, com o propósito de me dedicar à arqueologia naval, disciplina carente de estudiosos. E hoje, por caprichos do destino, aqui me encontro a dirigir-me a V. Exas. movido por uma multiplicidade de sentimentos, dentro dos quais o da amizade e dedicação pessoais não é o menor.

2. HOMENAGEM

A Academia de Marinha prestou homenagem «post-mortem» aos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota em 1979 e 1982 respectivamente, em sessões nas quais, com a devida solenidade fúnebre, em ambiente austero e formal e por personalidades do mais alto nível intelectual e cultural, foram exaltadas as obras e qualidades de carácter dos homenageados.

Mais tarde a sessão inaugural da nova sede da Academia foi virtualmente uma evocação de preito à memória dos dois académicos. Nessa reunião expliquei:

«Começo por evocar dois vultos históricos, primeiros presidentes, e não me parece acertado proceder de outro modo. É que o início da actividade na nova sede implica a presença espiritual daqueles membros fundadores, a quem a Academia deve a sua essência e cuja memória já ressoa nesta casa, como fonte de estímulo e inspiração para futuras realizações».

E a seguir afirmei:

«Esta sessão é por isso a um tempo de regozijo, expressão de reconhecimento à Marinha e preito de homenagem àqueles académicos que

em vida se esforçaram por exaltar os valores pátrios, que no mar cimentaram a nacionalidade do Povo Português, deram à Pátria uma grandeza inigualável, irradiaram o universalismo lusíada».

Também a sessão de comemoração do 10.º aniversário da Academia de Marinha e 20.º do Grupo de Estudos de História Marítima, constituiu uma expressão de homenagem aos dois saudosos presidentes. Não vou adornar estas asserções com citações de palavras que então foram proferidas por mim e outros confrades. Nem tal é necessário. O sentimento de homenagem a Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota é permanente, pois o seu espírito está sempre presente nas actividades da Academia, e pode dizer-se que esta ainda hoje se identifica com aqueles seus fundadores.

Mas impunha-se como acto de justiça uma homenagem à sua memória em sessão explícita, na sede própria da Academia de Marinha, que aqueles confrades desventuradamente não chegaram a conhecer. É o que fazemos hoje, aproveitando a inauguração do busto do Almirante Sarmiento Rodrigues que se realizará no fim desta sessão.

Esta reunião não é, como disse, uma reiteração das homenagens prestadas pela Academia logo após a sua morte e que tiveram lugar no local e momento próprios. Ela tem uma natureza e um sentido diferentes. O tempo sedimentou a nostalgia e atenuou o vazio que o seu desaparecimento provocou. Podemos e devemos agora lembrar as suas personalidades num ambiente solene sim, mas não necessariamente lutuoso e triste; num ambiente de saudade mas não de desespero. Numa postura donde se possa retirar ensinamento e estímulo para orientar e impulsionar a nossa acção futura.

Exactamente porque não se trata de uma homenagem formal «in memoriam» é que decidi que seria uma homenagem conjunta. A verdade é que a Academia de marinha é o produto da acção conjugada desses dois académicos de características tão diferentes mas, sem dúvida, complementares. Para evidenciar a essencialidade deste duo, ocorre-me recordar a palavra eloquente de outro académico que viveu intrinsecamente a génese e evolução da Academia. Dizia o Eng.º Rodrigues dos Santos, referindo-se a Sarmiento Rodrigues:

«Vamos surpreendê-lo às voltas com o ambicioso projecto cultural que veio a culminar no esplendor da Academia de Marinha, secundado pela experiência, o treino académico e a devoção do eminente confrade Teixeira da Mota. O Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues pôde accionar com êxito surpreendente um projecto cultural revolucionário, ensejado na origem, a ocupar no mundo do pensamento uma posição de alto relevo.

Havia o aval do sábio investigador da História marítima, a garantir o acesso ao convívio dos grandes.

Da génese, virtualizada no Grupo de Estudos de História marítima à fronde magnífica que a Academia promete, o binómio Sarmiento Rodrigues – Teixeira da Mota foi a alma e o artífice prodigioso, de um luminoso processo cultural em evolução acelerada de alcance vertiginoso, se o impulso não afrouxar.

O advento da Academia de Marinha coroou dez anos de trabalho intenso, fecundo e certo».

Trabalho intenso, fecundo e certo – digo eu – desse binómio indissociável, que foi a razão de ser da Academia. Se Sarmiento Rodrigues era o líder na acção, Teixeira da Mota era a força latente da criação. Um, o «alter ego» do outro.

É a esse binómio, repito binómio, que a Academia rende hoje preito na sua própria sede. Homenagear estes homens, consagrados pelo mundo da cultura, em sessões individualizadas significaria dividir o que não era divisível; i. E. a unidade dos dois que na vida da Academia trabalharam em perfeito unísono de ideias e sentimentos.

Espero que este critério seja compreendido por todos aqueles que pela dedicação a qualquer dos homenageados sustentam que as homenagens conjuntas se ofuscam. Pelo contrário, penso que neste caso se reforçam e valorizam.

3. OS ORADORES

Esta sessão caracterizar-se-á pela versatilidade, simplicidade e sinceridade das palavras que vamos escutar.

Não têm o propósito de esgotar as recordações, os pensamentos e os feitos de quem na vida percorreu órbitas que não se traduzem em palavras comuns, nem se sujeitam a limites temporais.

Ouviremos em depoimentos simples palavras sentidas de académicos ilustres que tiveram o privilégio de conviver e trabalhar com os homenageados ou de perto observar as suas acções. Falarão de Teixeira da Mota os confrades Prof. Luís de Albuquerque e Dr. Inácio Guerreiro. Sobre Sarmiento Rodrigues usarão da palavra o Alm. Malheiro do Vale e o Dr. Alberto Iria.

Não referirei quaisquer notas curriculares sobre estes oradores, por ser tarefa absolutamente supérflua, tratando-se de homens de cultura que se apresentam por si próprios. De resto, o programa não o permite, e eles próprios se queixam da exiguidade de tempo disponível para dizer o muito que pensam e sentem.

4. O BUSTO DE SARMENTO RODRIGUES

Importa dizer alguma coisa sobre o busto do Alm. Sarmiento Rodrigues, que a seguir irá ser descerrado pelo Alm. Chefe do Estado maior da Armada, e que a partir de hoje, à entrada desta casa, assinalará a presença espiritual e a homenagem permanente ao homem de Estado, marinheiro, académico fundador e 1.º Presidente da Academia de Marinha.

A inauguração desta estátua vem com quatro anos de atraso. Devia ter sido feita em 1986 com a inauguração das instalações da Academia. Não o foi por não ter sido viável fabricar o pedestal que originariamente se pretendia: uma coluna de carácter rupestre como convinha a um genuíno transmontano. Efectivamente, de acordo com várias opiniões, procurou-se que o busto assentasse num conglomerado de rocha granítica. Esperou-se todo este tempo na esperança de que o granito aparecesse. Mas em vão.

O busto é uma escultura de Stela Albuquerque e foi fundido no Arsenal do Alfeite. Havia sido oferecido à Marinha pela família do Alm. Sarmiento Rodrigues. O então Chefe de Estado Maior da Armada, Alm. Sousa Leitão por sua vez destinou-o à Academia de Marinha, para figurar nas novas instalações. Mas os anos passavam sem que tal se verificasse. Havia pois que tomar uma decisão. E assim já que não era possível conferir-se o timbre transmontano ao monumento, haveria em alternativa a marca do homem de Estado e marinheiro.

É um pedestal sóbrio para quem em vida tanto sublimou as glórias das Marinhas de Portugal. O almirante, tenho consciência disso, merecia um pedestal mais rico, o que não quer dizer que um dia não venha a ser realizado.

É uma obra modesta, mas mesmo assim, só foi possível realizá-la graças à contribuição graciosa de várias personalidades e entidades, apoio que muito agradeço e me apraz registar:

- O Alm. Malheiro do Vale, que me persuadiu a não esperar pelo almejado granito, e me impulsionou a meter mãos à obra.
- O grupo de artífices dirigidos pelo Sr. Samuel Lourenço da Unidade de Apoio, que desenhou e fabricou o pedestal.
- O Arsenal do Alfeite que restaurou o busto de bronze, sendo de distinguir o pessoal da oficina de galvanoplastia dirigida pelo Sr. Silvestre Santos.
- O Comte. Viveiros Rego que realizou o trabalho de marinharia.
- Justo é também realçar o trabalho de coordenação desenvolvido pelo Comte. Vitoriano Cabrita na sua qualidade de adjunto do Secretário-Geral.

5. EXORTAÇÃO

A Academia de Marinha foi criada em 1978 por portaria do Chefe do Estado Maior da Armada, então o Alm. Sousa Leitão, sob proposta do Alm. Sarmiento Rodrigues. Sucedeu ao centro de Estudos de Marinha.

Nasceu mais de um século depois de outras instituições congéneres nacionais, como a Academia Portuguesa da História e a Academia de Ciências de Lisboa.

Estas nasceram numa época em que as Academias e outras instituições culturais e patrióticas eram moda. A Academia de Marinha nasceu pois fora de época; como um fruto serôdio. Este é um argumento usado com frequência por quem não está verdadeiramente empenhado na sua actividade. Pela mesma ordem de ideias não se criariam mais museus, universidades ou associações columbófilas.

Um fruto serôdio não é necessariamente um produto de fraca qualidade. Até «*ipso facto*» pode ser muito apreciado. É preciso, porém, que seja bom.

A Academia de Marinha é, portanto, comparada com as instituições congéneres, muito jovem. Não pode repousar comodamente à sombra do seu nome e das suas tradições. Mas essa mesma juventude pode e deve conferir-lhe uma dinâmica própria para, superando a inércia da extemporeidade, projectá-la no futuro.

Cabe aqui aproveitar as palavras que pronunciei na sessão comemorativa do 10.^o aniversário da Academia de Marinha:

«A actividade da Academia de Marinha deverá ser caracterizada, mais do que pela majestade e ritual das funções académicas, pela inovação, multiplicidade e diversidade das suas manifestações culturais, pela devoção e entusiasmo, tudo sem o mínimo prejuízo do rigor e profundidade científicos e, acima de tudo, norteadas pela consecução do nobre objectivo de, pelo estudo e investigação, e a divulgação da cultura ligada ao Mar e às Marinhas, servir o País.»

«A Academia de Marinha nos seus primórdios viveu e projectou-se à custa do prestígio e patriarcal figura do seu presidente. Foi assim com o seu criador o Alm. Sarmiento Rodrigues, que com o seu espírito impulsionador e a sua paixão pelo Mar e pela Marinha deu vida e alma a esta instituição criada para as coisas do mar. Foi assim com o Alm. Teixeira da Mota, sábio historiador e ínclito marinheiro, que com a sua estatura de cientista projectou-a além fronteiras.»

Hoje não é assim. A Academia afirma-se a nível nacional e internacional pelo prestígio e labor dos seus membros. A melhor homenagem que podemos prestar à memória dos saudosos fundadores é devotarmo-nos, prezados confrades, a esse labor de alma e coração, perpetuando e engrandecendo o património intelectual, cultural e ético que eles nos legaram.

Esta sessão não teria o mesmo brilho e significado sem a presença de V. Ex.^ª, Senhor Alm. Chefe do Estado maior da Armada, a qual tem de ser entendida como a participação da Marinha neste acto de justiça a dois insignes marinheiros. Mas creio que a presença de V. Ex.^ª demonstra também o interesse que lhe merece a actividade cultural relativa ao mar, particularmente a desta Academia, que conta sempre com o apoio e o estímulo de V. Ex.^ª.

Em nome da Academia dirijo a V. Ex.^ª a expressão do nosso reconhecimento e bem assim a todos os convidados que quiseram associar-se a este acto, em particular aos familiares dos homenageados.

O mar é hoje considerado uma fonte incomensurável de riquezas, tão mais importantes quanto as da terra firme se vão exaurindo e depauperando.

No mar incidem as melhores esperanças de independência económica do País, tanto pela sua posição estratégica, como pelos seus recursos energéticos, biológicos e minerais.

Por outro lado, o mar teve no passado um papel determinante da força centrífuga que se opôs à aglutinação com os outros países ibéricos. Esta força, que conduziu à expansão marítima renascentista, consolidou a independência de Portugal como Estado e conferiu ao Povo Português uma identidade própria de Nação. No mar convergem assim duas componentes essenciais à independência total: a suficiência económica e a identidade nacional, as quais poderão ser significativamente afectadas nas suas raízes pela persistente acção centripeta do poderoso europeísmo.

É por isso imperativo que Portugal regresse ao mar como há cinco séculos, não para dar «novos mundos ao mundo», mas para se identificar nas suas múltiplas facetas com o factor que foi, e porventura ainda é, a razão de ser da sua independência e nacionalidade.

Qual o papel da Academia neste contexto da vida nacional? Melhor do que as minhas palavras ressoam as de Sarmiento Rodrigues, quando clamava pela sua criação:

«Difícilmente se compreende que uma Nação cuja principal grandeza teve origem no mar, que Além do Mar foi consolidar a

sua independência, que do mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida, não exista um organismo de cultura que ao mar seja especialmente dedicado, do nível intelectual e patriótico de uma Academia de Marinha.

Organismo de cultura, no qual desinteressada e patrioticamente sejam tratadas as ideias evolutivas que vieram de Sagres e se espalharam por todos os horizontes ganhando novas dimensões. A história nas suas multiformes facetas, a ciência pura, a arte militar, a tecnologia, a prática comercial, a literatura e as belas artes, de carácter especulativo e sentido prático. Criando um movimento de ideias e efectuando trabalhos, recorrendo a estudos, reuniões, discussões, publicações, concursos, prémios, tarefas e todos os meios apropriados para animar desde as pesquisas às experiências, dentro da vastíssima diversidade dessa admirável unidade que é o Mar.»

Pelo que acabei de expôr a V. Exas., verifica-se que no âmbito do estudo e investigação, atribuições da Academia de Marinha, cabem aqueles factores que preservam a identidade nacional: o mar e a cultura marítima. Há que os estudar e desenvolver sob pena de serem estranhos a fazê-lo, com perda de património que os nossos antepassados sustentaram com heroísmo e patriotismo durante oito séculos.

Estou certo de que tanto Sarmiento Rodrigues como Teixeira da Mota, que dedicaram a sua vida à glorificação dos feitos no mar, não hesitariam em clamar bem alto, como Camões:

«Fazei, Senhor, que nunca os admirados
Alemães, Gallos, Italos e Ingleses,
Possam dizer, que são para mandados,
Mais que para mandar, os Portugueses.»

Tenho dito.

Homenagem à memória dos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Prof. Dr. Luís de Albuquerque (Texto reproduzido a partir de gravação)

Cumpr-me falar de uma pessoa com quem convivi durante muitos anos, e com quem trabalhei muito tempo: o Alm. Teixeira da Mota. Mas não me levem a mal as pessoas que estão encarregadas de fazer aqui o elogio do Alm. Sarmiento Rodrigues que eu também dedique uma pequena palavra à actuação com que ele seguiu a evolução do que era, inicialmente, o Grupo de Trabalho de História Marítima, e, depois, o Centro de Estudos de Marinha. Mais tarde é que veio a ser a Academia, como sabem. É que o Alm. Sarmiento Rodrigues não foi homem de muito escrever, mas foi homem de muito pensar e de realizar o que pensava com grande eficiência, determinação e amor.

Desde a primeira hora que nos reunimos, pois eu sou um dos dois únicos sobreviventes do Grupo de Estudos de História Marítima, o embrião inicial que deu lugar a esta Academia.

Desde que começaram essas reuniões, e que tivémos esses contactos, a ideia do Alm. Sarmiento Rodrigues era transformar esse Centro de Estudos – apenas um Centro de Estudos com dez elementos – numa Academia de Marinha; mas fê-lo com lentidão, fê-lo dando passos muito seguros, o que o levou inicialmente a querer só que o Grupo de Estudos se transformasse, modestamente, num Centro de Estudos.

Só mais tarde, quando os trabalhos começaram a ser mais assíduos, e quando começou a ser reconhecido o seu valor externamente, é que o Alm. Sarmiento Rodrigues pensou que de facto tinha chegado a altura de começar a propugnar pela criação da Academia.

E a Academia aqui está! A Academia responde por si, pelos seus actos, pelo que tem feito, pelo que tem dito, pelo que tem escrito. Penso que o saldo, se o fizermos, nos indica que valeu a pena.

Devo estas palavras à memória do Alm. Sarmiento Rodrigues porque era um homem ponderado, determinado, certo, de uma extraordinária inteligência e facilidade enorme de palavra.

Ouvi-o uma vez, numa palestra em Coimbra, a propósito da viagem de Sacadura Cabral e Gago Coutinho: que foi um primor de exposição e atraiu toda a gente, na sua simplicidade mas também no seu rigor.

O Alm. Sarmiento Rodrigues podia-nos ter deixado mais coisas. Escreveu pouco, torno a dizer. Podia ter escrito muito mais, e nós teríamos hoje um legado extraordinário, na Marinha de Guerra deste século.

Quanto ao Alm. Teixeira da Mota, que poderei eu dizer de novo, para além do que disse, logo após a sua morte, ainda nas velhas instalações?

Morte de fresca data, em que eu não tinha ainda acordado verdadeiramente de muitos sonhos que com ele tinha vivido, e que de facto ficaram desfeitos. E hoje já passaram oito anos sobre o seu desaparecimento prematuro.

Posso dizer-vos, com pesar, que a perda do Alm. Teixeira da Mota, no momento em que começava a trabalhar em todos os domínios, em que tinha preparado e pensado trabalhos que supunha indispensáveis (e que o eram de facto), posso dizer-vos que, com a perda dele, todos nós, todos nós e a cultura portuguesa em geral, ficámos diminuídos; em grande parte diminuídos.

Um desses trabalhos vai ser publicado agora; o único que deixou escrito, de maneira incompleta, sobre Duarte Pacheco Pereira⁽¹⁾. Incompleto, mas nós sabemos o estudo que se propunha fazer porque ele escreveu um esquema, metódico como era, para o seu trabalho. Depois de ter estudado toda a documentação, e lido tudo o que era necessário ler – são mais que setenta documentos que ele analisou, um a um –, tomou as suas notas e escreveu o esquema do seu trabalho, que mostra como era grande Teixeira da Mota, embora incompleto como está. Será publicado mesmo assim, pois vale a pena ser publicado.

Mas com Teixeira da Mota aprendíamos todos os dias muitas coisas para além dos estudos, dos problemas, das questões que estavam pendentes na História dos Descobrimientos Portugueses, na História da Expansão Portuguesa, na História da Etnografia, e outras, porque ele era homem duma versatilidade frontal, sem limites. Pode dizer-se que tudo o

(1) Foi efectivamente publicado por iniciativa de Luís de Albuquerque, na revista que criou e de que foi primeiro Director, enquanto Presidente da Comissão Científica da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses: «Duarte Pacheco Pereira Capitão e Governador de S. Jorge da Mina», *Mare Liberum*, n.º 1, 1990, pp. 1-27 (F.C.D.).

interessava, desde a linguística aos levantamentos hidrográficos dos séculos XVI ou XVII, ou actuais, à navegação aérea; a tudo ele dava atenção, tudo ele lia. Era um insaciável leitor de tudo quanto aparecia, com mais ou menos interesse.

Estive uma vez com ele em Londres, e vou contar uma história, com desgosto, porque o que eu previa aconteceu.

Teixeira da Mota comprou quilos de livros; todo o dinheiro de que podia dispôr era para comprar livros...

A sua biblioteca, que está hoje na Biblioteca de Marinha, era muito bem escolhida e seleccionada.

Não comprava livros para coleccionar e pôr na sua casa para que os outros vissem; comprava-os para os ler, anotar, estudar e confrontar, como se pode ver nesse estudo que há pouco referi sobre Duarte Pacheco Pereira: ao falar sobre Duarte Pacheco fala também de muitos autores que escreveram sobre a região em que ele esteve e actuou em África, quando foi capitão de S. Jorge da Mina.

Num certo momento vi-o continuar a comprar mais livros, e disse-lhe:

– Ó Teixeira da Mota, você já não vai ter tempo para os ler a todos!

Infelizmente era verdade: não teve tempo. Isto foi em 1980, e não teve certamente tempo para os ler todos, da maneira como lia.

Porque se ele lesse como eu às vezes leio – desculpem-me, mas tenho de o confessar –, virando as páginas e vendo aqui e ali alguma coisa, para fazer uma pequena ideia do que está lá dentro, então tinha com certeza tempo para os ler.

Mas Teixeira da Mota não lia assim. Lia com uma atenção enorme, lia e se fosse necessário voltava atrás e confrontava.

Aprendi outra coisa com Teixeira da Mota. Durante mais de vinte anos, sempre que vinha a Lisboa ia a sua casa, onde excepcionalmente me demorava para além da meia-noite (os meus hábitos são muito provincianos: deito-me com as galinhas, como se costuma dizer na aldeia, e levanto-me também com elas). E nesses dias ele prendia-me, e eu fazia excepção. E o que é verdade é que nós discutíamos muito. E é verdade também que, muitas vezes, não estivémos de acordo.

A lição que Teixeira da Mota me deu é coisa que numa Academia se deve lembrar, porque deve estar presente em todas as Academias.

As questões que nós tivémos – e não foram poucas, a propósito de problemas científicos – nunca serviram de pretexto para envenenar as nossas relações pessoais. Fui amigo de Teixeira da Mota, como ele foi meu amigo – não tenho dúvida; foi uma amizade perfeitamente lisa, para além das grandes discordâncias que mantivémos durante esses anos,

à cerca de problemas que confrontámos um com o outro, e que acabaram quase sempre por publicar eu uma coisa, e ele outra diferente.

Isso não atingiu de maneira nenhuma a nossa amizade, de negro ou de vermelho, ou da cor que quiserem. Cores más, o negro e o vermelho. São as cores do diabo e do inferno. O negro é na Idade Média a cor do inferno, hoje é o vermelho; digamos negro e vermelho. E nunca foram de uma cor nem de outra as nossas relações; antes pelo contrário, melhoraram no respeito mútuo que durou até ao final da sua vida.

Isto é uma lição para as nossas Academias – e esta lição deu-a Teixeira da Mota –, onde tantas vezes se levantam questões pessoais que não têm nada a ver com os aspectos pessoais. Posso dar um exemplo: votei favoravelmente à entrada de McIntyre nesta Academia, muito embora discorde do seu livro, como V. Ex.^a sabe, Senhor Presidente. Votei favoravelmente porque ele trabalhou para o escrever, e, se de facto está errado, eu não tinha o direito de negar a sua entrada nesta Academia. Trabalhou, candidatou-se, e foi eleito por unanimidade com o meu voto; agora se fosse fazer um doutoramento em História com aquela obra eu votaria contra.

São coisas completamente diferentes.

Teixeira da Mota também fazia assim, e eu aprendi com ele esta grande lição: o julgamento científico e o julgamento pessoal são coisas distintas.

Tenho a certeza que tinha estima por mim, e muito embora estivéssemos em desacordo em muitas coisas trabalhávamos a mesma courela, cavávamos lado a lado, e quando suávamos de cavar e limpávamos o suor, às costas da mão, então trocávamos um copo – se se pode dizer isto metaforicamente! – e estávamos juntos.

Era o que eu queria dizer aqui de Teixeira da Mota. E penso que isto revela a grande amizade e o grande respeito e admiração pelo seu comportamento absolutamente invulgar e impoluto.

Mas Teixeira da Mota reclamava quando tinha de reclamar, o que lhe trouxe às vezes amargos de boca.

Também sei que é assim – também os experimentei – mas fui menos marcado que ele, porque quando reclamava já estava à espera da reacção.

Ele, muitas vezes, não. Era mais ingénuo do que eu. Esperava que a sua reclamação desse resultados positivos e às vezes não dava. Por fim brincava comigo, quando reclamava em relação a uma instituição que servia; mandava-me cópias dos textos, que conservo religiosamente, e dizia: «mais banha da cobra».

Isso significava que ele já não confiava de maneira nenhuma na reclamação que fazia, porque os poderes instituídos já não iam dar qualquer valor ao seu protesto. Era realmente muito reclamador, mas tinha razão.

Teixeira da Mota é hoje uma saudade para todos que com ele conviveram, mas é uma saudade viva. E produtiva.

E vou-lhe dizer, Senhor Almirante, Presidente desta Academia, meu querido amigo Rogério d'Oliveira, que a ideia que alimentei aqui muitos anos, de levantar o corpo roteirístico português, já está em prática, mas não é minha e venho dizê-lo pela primeira vez: aquilo que eu tanto insisti para que se fizesse é ideia de Teixeira da Mota. E assim ficará registada, quando se publicar o primeiro volume desse corpo. E posso dizer-lhe com agrado, com o agrado que possivelmente Teixeira da Mota teria, se estivesse vivo e assistisse a isso, que as pessoas que estão a fazer o trabalho o fazem com um entusiasmo que excede toda a minha expectativa.

Eu pensava que duas jovens que iam fazer um trabalho em que os textos são repetitivos e esquemáticos não iriam ter muito interesse por isso. Antes pelo contrário, estão a perguntar coisas que não lhes é directamente necessário saber para o estudo dos roteiros. Ainda hoje de manhã lhes estive a explicar como é que no século XVI se determinava a latitude através da altura meridiana do sol e das tábuas solares respectivas. Ambas licenciadas em Letras, não o tinham compreendido por vários textos que tinham lido. Mas aí num quarto de hora, porque são inteligentes, entraram imediatamente no assunto. São, espero, duas prometedoras investigadoras para os estudos de Marinha.

Uma vez mais uma palavra apenas. Queria ainda dizer-vos que Teixeira da Mota continua a ser uma espécie de Deus protector das pessoas que querem trabalhar em História da Marinha, seja em que domínio for. Como o será também das pessoas que quiserem um dia, por exemplo, trabalhar na etnografia da Guiné. É uma figura tutelar dos nossos trabalhos.

Muito obrigado.

Uma explicação necessária

O texto desta comunicação foi retirado da gravação em fita magnética, e procurou-se não alterar o estilo coloquial que caracterizava a forma como o seu autor falava em público. Mas, por isso mesmo, houve também necessidade de reduzir o peso da oralidade de uma conferência da qual se pode dizer que quase seguramente nunca teve forma escrita. Todas as intervenções no texto, que são de nossa exclusiva responsabilidade, respeitam integralmente o sentido do que ficou dito, e de qualquer forma foram reduzidas ao mínimo indispensável.

Todavia o presente testemunho vale pelo que vale, sobretudo quando podemos adivinhar o quão diferente seria se tivesse sido efectivamente escrito: servirá sobretudo para relembrar a comunicação aos que a ela estiveram presentes, senão só. Porque – e muito embora não queiramos correr o risco de condicionar o julgamento do leitor – haverá que levar em linha de conta o tom emotivo que ressuma em cada passo, reflectindo bem o peso que a morte de Teixeira da Mota teve numa relação de amizade e de trabalho longa de decénios (e a publicação da correspondência entre ambos mostrá-lo-à sem dúvida). Nota-se isso bem em dois passos, para dizer pelo menos. Aquele em que Luís de Albuquerque desvalorizou as suas leituras para dar ênfase ao cuidado das de Teixeira da Mota; e a referência a MacIntyre, esta bem contrastante com o facto de nos ter afirmado certa vez que em mais de trinta anos de júris académicos nunca votara contra ninguém - nem que fosse obrigado a faltar ao segundo dia de provas, quando o havia, o que fez efectivamente; e pelo menos assim sucedeu num caso em que no-lo comunicou antecipadamente, pretextando uma gripe que, por ironia do Destino, acabou de facto por o acometer no próprio dia! Repita-se: não se pretende condicionar o leitor a uma dada leitura deste texto, mas não seria curial publicá-lo sem deixar bem expresso que é reflexo de uma conversa entre pares, em momento confrangedor, muito mais que conferência propriamente dita.

Francisco Contente Domingues

Homenagem ao Almirante Teixeira da Mota

*Comunicação apresentada na Academia de
Marinha pelo Dr. Inácio José Guerreiro.
(Texto reproduzido a partir de gravação)*

O meu relacionamento com o Vice-Almirante Teixeira da Mota, não era muito antigo, e o nosso convívio não foi infelizmente muito prolongado, salvo alguns encontros esporádicos, quase sempre de carácter formal, a partir de 1970.

Somente em 1978, com o meu ingresso no Centro de Estudos de Cartografia Antiga, da então Junta de Investigações Científicas do Ultramar que dirigia, a nossa conveniência se tornou assídua.

Foram apenas 5 anos mas extremamente fecundos, como era apanágio do Director dinâmico e mestre entusiasta, com quem tive o privilégio de participar em alguns projectos seus, apreciar os seus dotes de Chefia, apreciar as suas invulgares capacidades de trabalho, e de aprender da sua grande experiência e ilimitado saber. O seu exemplo de homem superior, invulgarmente dotado, de grande delicadeza e afabilidade de trato, propiciava as minhas relações de trabalho, e fomentava a mais sã amizade, que facilmente se gerou e sublimou entre nós.

O último projecto, em que tive a honra de trabalhar sobre a sua coordenação, foi a preparação do Núcleo dos Jerónimos de XVII Exposição Europeia de Arte Ciência e Cultura, o qual brutalmente interrompido pela sua morte, veio depois a ser continuado, por outro grande mestre e amigo, o professor Luís de Albuquerque.

Como exemplo da grande honestidade de comportamento, e de grande entusiasmo que depositava em todas as suas acções, lembrarei que tendo baixado ao Hospital da Cruz Vermelha, não deixou de marcar uma sessão de trabalho, com os seus colaboradores, para a hora em que veio a falecer.

Foi o meu querido amigo, Comte. Estácio dos Reis, quem me telefonou, com alguma antecedência, declarando que a reunião já não se realizava, porque Teixeira da Mota, estava a acabar, e veio de facto a falecer uma hora depois. Nesse já longínquo 1º. de Abril de 1982, aparentemente resignado, e sem grande sofrimento físico. Mas quem acompanhou os dois últimos anos de sua vida, faz ideia quanto padeceu moralmente.

Como é do conhecimento geral, Teixeira da Mota cultivou várias áreas do saber, que lhe granjearam a qualificação de sábio. As suas preocupações científicas, abarcavam um vasto espectro de disciplinas, em que predominavam a História da Ciência Náutica e de Cartografia, mas que englobavam igualmente a Geografia, a Antropologia, a Etnografia, a História Naval, e a História de África, mormente da vasta região do NW africano, correspondente ao antigo Sudão Ocidental. Em todos esses domínios a sua produção foi brilhante, e muitas vezes inovadoras.

Mercê da sua preparação matemática, do seu gosto pela história e pela geografia, aliando ao profundo conhecimento das matérias, num completo domínio da língua francesa e inglesa, e um bom relacionamento internacional, que sempre cultivou com especialistas de todos os quadrantes, Teixeira da Mota, legou-nos algumas das mais belas páginas da historiografia nacional contemporânea, condensadas em vários livros, e em mais de uma centena de estudos parcelares.

Seja-me licito abordar, nesta forçosamente breve evocação, um dos aspectos da sua vasta obra, em que mais se notabilizou: A história de cartografia. Fá-lo-ei muito sumariamente, porque a obra é imensa, e o tempo é escasso.

A sua apetência pela história de cartografia, despertou cedo quando ainda era aluno de Escola Naval.

Confidenciou-me um dia, que o seu interesse por esta matéria se revelou, ao visitar a secção de Cartografia, montada por essa outra grande figura de marinheiro e homem de cultura, o comandante Fontoura da Costa, na grande exposição, do Duplo Centenário da Fundação e da Restauração.

Na década de 40, em que começou a publicar, com apenas 24 anos de idade, não foi das mais férteis nesse domínio; mas é sintomático, que o seu primeiro estudo, para além de memória de guarda-marinha, tenha sido um projecto, para uma secção de Cartografia, para um Museu de Náutica ou dos Descobrimentos, feito em colaboração com João Farmhouse, para servir de introdução, a um estudo inédito, encomendado por Joaquim Bensaude.

O projecto compunha-se de 7 secções, que abarcaram um longo período histórico, com origem na Idade Média, ou na Baixa Idade Média, até ao Séc. XVII, com especial incidência, nos aspectos vários, dos descobrimentos, revelados pela cartografia.

Ainda na mesma década, publicou dois estudos sobre o descobrimento da Guiné, o último dos quais intitulado: «A descoberta da Guiné – 1946», em que se serviu copiosamente dos dados da cartografia portuguesa e estrangeira, que já dominava perfeitamente.

Com esse trabalho, Teixeira da Mota, arrumou definitivamente, uma questão em aberto, que vinha a suscitar acesa polémica, entre os especia-

listas portuguesas nessa matéria; mas ainda, nos anos 40, depois de integrado na Missão Geo-hidrográfica da Guiné, em que permaneceu na maior parte do tempo, de 1948 a 1957, o autor produziu dois trabalhos que muito contribuíram, para a divulgação da nossa cartografia, e de cartografia francesa, entre os historiadores do NW africano. O primeiro, acompanhava uma exposição sobre os nossos melhores documentos cartográficos, relativos à vasta região. A exposição intitulada «O NW africano na cartografia portuguesa 1948».

A exposição e o catalogo não eram inéditos, ambos radicavam na Exposição de Cartografia de Belém, já citada, e destinavam-se aos investigadores africanos, por ocasião de II Conferência de Africanistas Ocidentais, realizada em Bissau em 1948.

No ano seguinte, dava a estampa, uma importante nota, sobre os vestígios portugueses na cartografia francesa no NW africano nos séc. XVII e XVIII, na qual, analisou algumas espécies cartográficas francesas, desses séculos, tendo constatado a filiação portuguesa dessas cartas, uma das quais, a de *Danville* de 1751, era totalmente escrita em português, no intervalo compreendido, entre o Gâmbia e a Serra Leoa.

Nesse trabalho, o autor salientou ainda, o interesse pelo estudo de cartografia, que considerava ainda no começo, no fim dessa década, defendendo a ideia e a necessidade de organizar arquivos cartográficos completos, para que esse estudo se pudesse fazer em boas condições.

Teixeira da Mota, lançava assim, os primeiros germens da grande sementeira, que iria realizar na década de cinquenta, que viria a proporcionar o arranque para o estudo sistemático de cartografia portuguesa dos descobrimentos, condensada nos 5 grossos volumes, dos «**Portugalae Monumenta Cartográfica**», publicados em colaboração com Armando Cortesão, de 1960 a 1962, no âmbito das comemorações Henriquinas.

Na verdade as cartas antigas utilizadas para esta edição, foram na maior parte reproduzidas, após uma pesquisa sistemática e exaustiva, realizada por Teixeira da Mota no decurso de uma Missão na Europa Central e Ocidental, ao Serviço do Ministério dos Negócios Estrangeiros, entre 1953 e 1954.

Essas fotografias, foram mais tarde depositadas no Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, que ajudou a fundar em 1958, com Armando Cortesão, sob a égide de Junta de Investigações Científicas do Ultramar, dando assim corpo à ideia que lançara uma década antes.

O cuidado e eficiência com que realizou essa missão, são tanto mais de realçar, quanto até hoje, raríssimas cartas portuguesas têm surgido, que não constem no notável inventário a que procedeu.

A década de 60, foi de facto, a época de maior labor historiográfico no campo de cartografia, ressaltando o facto de em 1960, já se encontram publicados quatro dos volumes do **Portugalae Monumenta Cartográfica**.

Os seus autores, prepararam ainda, sobre a égide da Comissão do Ultramar das Comemorações Henriquinas, presidida pelo Alm. Sarmento Rodrigues, com o apoio da Comissão Executiva, o «**Tabulorum Geograficarum Lusitanorum Specimun**», com 29 estampas a cores, incluídas nos 4 volumes dos **Portugalae**, acompanhados dum estudo das cartas.

Nesse mesmo ano de 60, Teixeira da Mota começara a publicar alguns trabalhos de síntese, que intitulou: «Cartografia Portuguesa dos Descobrimientos» no qual, se refere às inovações portuguesas, na cartografia quinhentista, e aos seus reflexos na cartografia europeia da época.

Chama ainda a atenção, para o avultado número de cartógrafos e pilotos do Séc. XVI, ao serviço de outras nações, e faz o balanço das actividades da Comissão Executiva das Comemorações Henriquinas na área da cartografia, desde as já citadas publicações, à Exposição Cartográfica inserida na grande mostra Henriquina.

Dando-se conta da pouca divulgação, que os estudos da história da Ciência Náutica e da Cartografia, tinham entre os portugueses e o estrangeiro, Teixeira da Mota, cria com Luís de Albuquerque e Armando Cortesão, uma série nova de publicações, a que intitularam série «**Separatas**» destinada a difundir artigos de reconhecido mérito, publicados em revistas científicas de grande valor, mas de pouca difusão.

A série, destinava-se em 1.º lugar a acolher os trabalhos de investigadores de Lisboa, e de Coimbra, do Centro de Estudos de Cartografia Antiga, mas divulgava igualmente, estudos de autores nacionais e estrangeiros, conhecida também por série «Verde», devido à cor da sua capa.

As Separatas constituíram um êxito, no país e no estrangeiro, e nele se inserem até ao momento presente, 225 títulos, alguns dos quais, rapidamente se esgotaram, e aguardam novas edições.

Do seu reconhecido mérito, falava há anos atrás, uma conservadora da Biblioteca Nacional de Paris, declarando tratar-se de uma das publicações mais solicitadas para a leitura naquela Instituição. Devo acrescentar, que a série tem o seu maior alfobre nas «Reuniões Internacionais de História da Náutica e de Hidrografia», também da iniciativa de Luís de Albuquerque, Armando Cortesão e Teixeira da Mota, da qual se realizaram seis encontros, cujas actas se encontram todas publicadas, na maior parte, divulgadas na série «Verde».

Na série «Separatas», divulgou Teixeira da Mota, cerca de uma trintena de estudos, desde o n.º 1 da sua autoria, sobre o título «Cinco séculos de cartografia das ilhas de Cabo Verde».

Os inventários, de cartas acompanhadas do respectivo estudo, eram muito do seu agrado: na mesma linha publicou entre outros «**Cartografia Antiga de Sofala**»; «**Cartas e Planos do Brasil anteriores a 1823**», existentes no *Hydrographic Department* do Almirantado Britânico; «**Cartas Portuguesas Antigas de Coleção Groot Schuur**»; «**Cartas Antigas da Índia existentes em Portugal, dos Sécs. XVII-XVIII e XIX**» e «**Cartas Antigas do Estado da Índia existente em Paris e Londres**» Poderíamos ainda acrescentar a «**Cartografia Antiga de África Central**» e a «**Travessia entre Angola e Moçambique**» título em que convém determo-nos um pouco mais.

Este tema, foi pela primeira vez abordado pelo autor, numa conferência proferida no então Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina; mais tarde, foi desenvolvida numa comunicação apresentada à Academia das Ciências de Lisboa, em 1963, com o título: «**Os Portugueses e a Cartografia Antiga de África Central**».

Por último publicou, um livro de 255 páginas intitulado «**A Cartografia Antiga de África Central e a Travessia entre Angola e Moçambique de 1504-1860**» – Lourenço Marques 1964.

Vem a propósito lembrar, que esse livro foi dedicado ao Alm. Sarmiento Rodrigues, então Governador Geral de Moçambique, que o prefaciou, exarando estas significativas palavras: «O Comte. Teixeira da Mota não se cansa de me significar a sua amizade e toda a série de atenções. Com este livro quis ele marcar 3 favores: dedicando-me, distinguindo-me com o pedido de um prefácio, e oferecendo à Província de Moçambique que tenho a honra de governar, um trabalho de inestimável valor».

Desse prefácio convém sublinhar ainda, uma passagem muito significativa que sintetiza admiravelmente a grande amizade, e a profunda admiração entre os nossos homenageados desta sessão. Cito:

«Da dedicatória poderia accitar-se, sem qualquer resistência, a parte que possa corresponder à profunda e absoluta dedicação que tenho pretendido votar ao serviço do Ultramar, no caso presente à África Portuguesa, e embora muita gente com idêntica razões a pudesse merecer, tanto ou melhor do que eu, compreende-se que o Comte. Teixeira da Mota queira lembrar o começo da sua vida de historiador, quando jovem guarda-marinha a bordo do contratorpedeiro «**Lima**», navio que parece destinado a prender e a marcar quem nele serviu.

Elaborou o seu primeiro e longo notável estudo, sobre o roteiro de Magalhães, no exame da evolução do problema de longitude, e logo depois era iniciado nas lides Ultramarinas, naquela sempre saudosa Guiné, onde me acompanhou e se ilustrou como homem de acção e de pensamento: geógrafo, historiador, sociólogo e investigador, e termino com a citação desta não menos elucidativa passagem do célebre almirante:

«Da minha vida publica, creio que a maior sorte, está no privilégio de ter tido como colaboradores, nomes dos mais destacados da nossa terra... Teixeira da Mota foi um deles».

Eu termino já, porque já me alonguei, mas antes gostaria ainda de referir outra passagem:

Modestamente como era seu timbre, Teixeira da Mota, considerava este livro, um simples esboço que gostaria de um dia trazer mais desenvolvidamente a publico.

Considerava no entanto, no que, à evolução cartográfica respeitava, o assunto ficava desde então razoavelmente esclarecido, embora pudesse ser melhor completado, se viessem a ser eventualmente descobertas novas cartas, de que na altura não havia conhecimento.

O mesmo não se podia dizer segundo o autor, sobre a história de penetração portuguesa, fenómeno que reconhecia complexo, cujo estímulo principal foi geralmente o comércio externo, e que um dos aspectos mais salientes residia no seu caracter pluriracial e muitas vezes económico.

As suas palavras constituíam um apelo à cooperação de outros investigadores e felizmente não foram preferidas em vão, como tantas vezes acontece.

Apraz-me registar aqui, que encontraram a merecida ressonância, na pessoa da sua colaboradora, a nossa colega desta Academia, Dr.^a Maria Emília Madeira Santos que tratou proficientemente o tema, no seu livro «**Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**».

Muito se poderia dizer, acerca de personalidade de Teixeira da Mota mas vou terminar. Não me quero alongar, abusando da vossa paciência, e usando indevidamente o tempo que já excedi.

Seja-me licito no entanto referir um último aspecto revelador de generosidade do nosso homenageado: Teixeira da Mota, anunciou um dia, num colóquio em que participava, a sua intenção de estabelecer a filiação do cartografo André Homem, a partir de correspondência do nosso embaixador quinhentista, em França, João Pereira Dantas.

O Prof. Léon Bourdon, que não assistiu a esse colóquio, mas que tinha preparado um trabalho sobre o mesmo tema, informado sobre esta

duplicação de esforços, pelo professor Luís de Albuquerque, desistiu, imediatamente do seu intento.

Conhecedor deste facto, por intermédio de Luís de Albuquerque, Teixeira da Mota, não só desistiu do projecto a favor de Bourdon, mas ainda lhe escreveu imediatamente, incitando-o a publicar o trabalho, oferecendo-lhe ao mesmo tempo os elementos que tinha em seu poder. Esse trabalho propiciou o esclarecimento completo, das relações de parentesco de uma das mais celebres dinastias de cartógrafos: Os Homens.

Como podem avaliar apenas aflorei alguns aspectos de obra importante, de um mestre eminente, e esta somente num dos vários sectores que cultivou. Resta-me a esperança, que o trabalho mais completo possa vir a publico, nas Memórias da nossa Academia.

Sarmiento Rodrigues

- MARINHEIRO

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo CALM António Júlio Malheiro do Vale

Excelentíssimo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada; Excelentíssimo Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha; Excelentíssima Família do Almirante Sarmiento Rodrigues; Excelentíssimos confrades; excelentíssimos camaradas dos três Ramos das Forças Armadas; Minhas Senhores e meus Senhores.

Antes do mais, cumpre-me agradecer ao Senhor Presidente da Academia de Marinha a honra que me deu, convidando-me a dizer algumas palavras sobre o Almirante Sarmiento Rodrigues, um dos mais ilustres oficiais da Armada, das últimas gerações.

E, como sou de opinião que não é só pelas grandes coisas que se medem os homens, mas também pelas pequenas, aquelas que fazem o dia a dia das suas vidas, não vou referir a sua brilhante carreira de marinheiro, político, governador colonial, escritor, publicista, etc. mas relatar alguns episódicos com ele vividos pessoalmente, através dos quais tive oportunidade de constatar, tratar-se realmente de um verdadeiro chefe.

Desde que saí da Escola Naval, no ano já longínquo de 1934 e comecei a tomar contacto com a verdadeira Marinha, especialmente a dos navios, sua razão de ser, ouvia falar do então primeiro-tenente Sarmiento Rodrigues como oficial de alta craveira profissional, superior inteligência e grande dinamismo.

O meu primeiro contacto de serviço com ele aconteceu em 1954, era eu segundo-tenente aviador e fazia parte da guarnição do Centro de Aviação Naval de Lisboa, no Bom Sucesso.

Certa manhã, fui designado para a missão de conduzir num hidroavião o então capitão-tenente Sarmiento Rodrigues, Chefe do Estado-Maior da Força Naval da Metrópole, à baía de Sesimbra, a fim de embarcar num contratorpedeiro integrado em exercícios com outras unidades navais de superfície e submarinos.

O navio pairava ao largo, não sendo boas as condições de amargem por haver vaga e vento fresco do Oeste.

Dei duas voltas largas sobre ele na esperança de que o meu passageiro se apercebesse disso e me mandasse regressar à Base. Mas ele mantinha-se absolutamente impassível, o que me levou a fazer mais algumas voltas, cada vez mais baixo para se ver bem o estado do mar, até que resolvi pôr francamente o problema:

– Senhor comandante, isto não está nada bem, amaro ou não?

A resposta, curta e seca, não se fez esperar, e apesar de me não ter agradado, tenho de concordar que era a única digna dele:

– O Senhor tenente é que é o piloto e tem que saber se pode ou não fazê-lo.

Receando ser tomado por medroso ou inábil, amarei mas, embora tendo tomado as devidas precauções, o embate na água foi violento, dando o avião vários saltos até se imobilizar.

O Comandante Sarmento Rodrigues, que ia a meu lado no lugar do 2.º piloto, continuava impávido e sereno e nem um músculo da face se lhe contraía. O telegrafista passou revista aos entrefundos do avião e veio comunicar que nada se havia partido.

A baleeira que o navio tinha arriado, para levar para bordo o comandante Sarmento Rodrigues, nem sequer tentou atracar ao hidro por este dar grandes balanços afocinhando e batendo com a ponta das asas na água.

Recebi então ordem para regressar ao Tejo, mas a descolagem também não era fácil, pois, logo que acelerava os motores a surriada do mar cobria completamente o aparelho tirando-me a visibilidade. A solução foi hidroplanar mais de meia hora até junto da costa e, por estar ali mais abrigado, descolar sem mais dificuldades.

Peço desculpa dos pormenores com que descrevi esta cena, mas fi-lo propositadamente, porque foi o meu primeiro contacto com o almirante e jamais o esqueci, pela calma que manteve desde o princípio até ao fim.

Mais tarde, em Janeiro de 1946, estando eu embarcado como imediato do Aviso «Pedro Nunes», seguiu o navio para a Guiné a fim de tomar parte nas comemorações dos 500 anos da sua descoberta. Era governador daquela então, nossa Província Ultramarina, o capitão-de-fragata Sarmento Rodrigues.

Das muitas festas que proporcionou à guarnição do navio, algumas houve que perduram ainda bem vivas na minha memória, nomeadamente uma ida a Farim, vila situada a mais de 100 quilómetros da foz do rio Cacheu.

Levando a bordo o governador e vários convidados seus, fundeámos em frente da povoação do Cacheu, hoje cidade, e aí passámos a noite ouvindo batuques em terra com a população em festa.

Logo de manhã, ao içar da bandeira, fizemos uma salva de 21 tiros, sendo cada um motivo de vivas, palmas e rufar de tambores pelos indígenas concentrados na margem.

Estava-nos, porém, reservada uma grande surpresa, preparada pelo governador, com a colaboração do administrador local; nada mais, nada menos que um assalto ao navio.

Em menos tempo do que eu levo a descrevê-lo, surgiram de ambas as margens dezenas de pirogas cheias de negros remando a uma cadência fantástica em direcção ao navio. Trepando depois pelo costado, invadiram tudo, tanto no interior como no exterior do navio. Vieram a seguir muitas mulheres ficando o navio com como se fosse um verdadeiro cacho humano.

Recordo os gritos de pavor dos que espreitavam para o interior das Câmaras e dos camarotes, quando acendíamos ou apagávamos alguma lâmpada e, sobretudo, quando aumentávamos ou diminuíamos o som das telefonias. Alguns fugiam espavoridos para longe, dizendo que havia ali bruxedo.

Depois desembarcámos para assistir a um batuque de guerra, precedido de um espectacular torneio de luta entre gigantescos negros da raça felupe. No final do batuque, os bailarinos em grande número, com facas nos dentes, corpos luzidios do suor e quase nus, avançaram para o frágil palanque em que assistíamos, parando a centímetros de nós. Se não fosse o governador ter-nos recomendado que não nos mostrássemos assustados, juro que ninguém me agarrava a fugir!

Muito mais poderia dizer sobre esta nossa ida à Guiné, mas isso seria desviar-me do assunto que aqui nos reuniu. O pouco que ficou dito serve apenas para poder afirmar que, em todos os locais que visitámos, o prestígio do governador era enorme, quer entre os brancos, quer entre os indígenas, concluindo, portanto, que neste alto cargo o almirante Sarmiento Rodrigues foi um chefe prestigiado e clarividente, realizando uma obra de desenvolvimento notável, em todos os campos, que o tornarão lembrado para sempre naquele agora país independente, tão querido de todos os nossos marinheiros que por lá passaram.

Anos depois, em 1951, assumi o comando de um navio oceanográfico e de estudos de pesca nos mares de Angola, na dependência do Ministério do Ultramar, do qual era titular o então capitão-de-mar-e-guerra Sarmiento Rodrigues. Antes da largada de Lisboa, fui pedir ao seu chefe de gabinete para me ser marcada uma audiência pelo Ministro. A resposta que recebi, mostra à evidência que a Marinha continuava a ser a menina bonita do Almirante e estava-lhe no coração. Foi assim – As ordens

que temos do Senhor Ministro são que não marca audiências ao pessoal da Marinha; recebe-os logo.

Sendo assim, logo que sair a pessoa que está a despacho, entra o senhor comandante.

Quando se realizaram as comemorações do cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, em 1972, foi nomeado uma Comissão Nacional presidida pelo então contra-almirante Sarmiento Rodrigues, da qual faziam parte destacadas figuras da vida política e intelectual do País, sendo eu apenas o representante da Marinha.

Um dos números de programa era a inauguração de uma estátua de Sacadura Cabral em Celorico da Beira, sua terra natal, com a presença do presidente da República, Ministro da Marinha, Secretário de Estado da Aeronáutica, todos os membros da Comissão, entidades oficiais e particulares da região e muito povo.

Ao combinarmos os pormenores da cerimónia, eu era praticamente o secretário da Comissão, o almirante participou-me que seria eu o orador oficial. Honestamente, manifestei-lhe a minha discordância, argumentado, haver na Comissão quem muito melhor o pudesse fazer. Mais uma vez me deixou sem resposta, dizendo:

– Escolhi-o a si por três razões: porque foi aviador como Sacadura; porque é marinho, e é beirão como ele era também.

Veja bem se há mais alguém na Comissão que reúna melhores condições para compreender e interpretar o sentir do homenageado.

Que poderia eu responder? Apenas que sim senhor... iria fazer o serviço. E fui.

Situo-me agora no ano de 1979: Desempenhava as funções de director da Revista da Armada e desde há tempos vinha pedindo uma entrevista para publicar na rubrica «Conversa entre Marinheiros», usual então na Revista, por razões que não vêm ao caso, ela foi sendo adiada, até que ficou combinada para o dia 6 de Agosto.

Mas o destino não o consentiu, por ter o almirante falecido inesperadamente no dia 1.

Mesmo assim não deixei de a publicar, a título póstumo, servindo-me de elementos que ele próprio me tinha dado já, e outros que resultaram de conversas preliminares que tivemos.

Nela focámos um assunto que deu muito que falar na nossa Marinha, havendo opiniões a favor e contra, sobre uma decisão sua, tomada no mar, quando era capitão-tenente e comandava o contratorpedeiro «Lima».

Considero um dever de consciência esclarecer aqueles que ainda

possam ter dúvidas, que a decisão foi acertada e a melhor nas circunstâncias. Senão vejamos:

Aquele navio encontrava-se nos Açores, em missão de busca e salvamento, quando em Janeiro de 1943, recebeu ordem para largar de Ponta Delgada em socorro de náufragos do navio mercante americano «City of Flint», afundado a torpedo por um submarino alemão a cerca de 150 milhas daquele porto. No dia 29, foram avistadas luzes de duas embarcações que rebocavam jangadas repletas de náufragos, que se veio a verificar serem de outro navio americano, que fazia parte do mesmo comboio e fora também afundado em condições idênticas.

As buscas continuaram, e nesse dia, foram encontradas mais três baleeiras, estas do «City of Flint», com náufragos que foram recolhidos. O total era agora de 119: 71 do primeiro navio e 48 do segundo.

Vejamos então o que se passou depois, e que deu origem a grandes especulações, servindo-nos, para o efeito, do relatório do comandante Sarmiento Rodrigues escrito no seu estilo pessoal tão elegante e sugestivo. Por ele, podem os meus caros ouvintes, não marinheiros, avaliar quanto sofrem, de vez em quando, os que andam sobre as ondas do mar. E passo a resumir esse minucioso relatório:

No dia 30 de Janeiro de 1943, com 4 dias de mar, o «Lima» navegava com tempo de cariz ameaçador, e as informações da Estação meteorológica da Horta previam que ele iria agravar-se devendo o mar passar a tempestuoso. A bordo, além dos 180 homens da guarnição, 119 náufragos – um deles tinha morrido e tinha sido lançado ao mar –, a maior parte deles a necessitar de assistência médica em terra, porque a bordo só lhes tinha sido prestada a que era possível, nas circunstâncias e com os meios disponíveis.

O combustível escasseava, tal como os alimentos, nem sequer se podia cozinhar devido ao balanço do navio.

O comandante experimentou várias velocidades para aguentar melhor o temporal, todas altas porque precisava de entrar em Ponta Delgada o mais depressa possível, e ainda de dia, pois, à noite seria muito difícil e a hipótese de ter de ficar no mar mais um ou dois dias à espera que o tempo amainasse, não era de admitir. O governo do leme era extremamente complicado, apesar de ser feito por marinheiros escolhidos pela sua prática e habilidade. Por isso, o navio dava grandes guinadas mesmo usando as máquinas adequadamente para auxiliar o leme. Aproximava-se a hora do escurecer, seguindo o navio à velocidade de 24 nós, correndo com o mar, o que implicava um risco que o comandante assumia face às circunstâncias. E foi então, que o navio foi presa de uma

vaga gigantesca, e começou a guinar para estibordo, com tal força, que nem leme nem máquina conseguiam detê-lo. Ao mesmo tempo começou também a adormar para o bordo oposto ficando quase deitado sobre o mar. A inclinação atingiu 67 graus, as pessoas que estavam na ponte ficaram deitadas sobre o estrado com os pés apoiados na amurada. Este foi o maior balanço dado por um navio de guerra português até ao momento.

Finalmente, o navio com uma pequena mas enervante hesitação, voltou à posição normal, embora continuando a dar fortes balanços e grandes guinadas. No convés foi um verdadeiro pandemónio. Uma baleeira foi levada pelo mar e outra ficou muito danificada. O bote saltou dos picadeiros e foi espetar-se num balaustre. Um grumete que não fugiu a tempo, ficou com uma perna esmagada. Turcos e outros ferros ficaram torcidos, a palamenta das embarcações foi toda pela borda fora. No interior do navio não foi melhor. Na casa das máquinas houve actos de heroísmo dignos de registo. Do pessoal, ninguém arredou pé. Em movimentos acrobáticos, arrastando-se como podia, abriu e fechou válvulas, parou e lançou as máquinas, enfim fez tudo para «safar a rascada», como dizemos na Marinha.

Deve dizer-se, em abono da verdade, que, se toda a guarnição esteve em perigo, estes, quanto a mim estiveram na primeira linha.

Na enfermaria, o mar entrou de roldão e fez uma pasta de tudo o que ali havia – roupa medicamentos, mobília – foi tudo para o monte. Na câmara dos oficiais, onde iam os náufragos estes, de cambulhada com mesas, cadeiras e o mais que por ali estava, tudo foi amontoar-se sobre as vigias da amurada. Um dos náufragos, não teve onde se agarrar, foi projectado de um bordo ao outro, e enfiou a cabeça numa almofada do forro de madeira. Um pouco mais ao lado, e teria esmagado os miolos numa cantoneira de ferro. Um oficial que ia no seu camarote, contou-me que ainda hoje está para saber como foi parar em cima de um armário, juntamente com uma cadeira, e outros objectos que estavam no pavimento.

E pronto, é isto que consta no relatório do comandante sobre o temporal que suportou no mar dos Açores e lhe fez bater todos os recordes de balanço em navios da nossa Armada. Apesar de muito resumido, para V. Ex.^{as}, deve ter parecido longo, mas, garanto-lhes que o sacrifício que tenham feito para o ouvir, não é nada comparado com o que passaram os que lá estavam dentro!

Ainda para melhor me esclarecer sobre este caso falei com três oficiais da guarnição: o general da Força Aérea Henrique Troni, infelizmente já falecido, então segundo-tenente e chefe do serviço de navegação, o contra-almirante Rocha Calhorda, também segundo-tenente, chefe do

serviço de comunicações, e o capitão-de-mar-e-guerra Fernandes Júnior, primeiro-tenente chefe do serviço de máquinas. Todos eles foram unânimes em afirmar que, face à situação, sempre a piorar, impondo a entrada num porto abrigado, tendo a bordo tanta gente, com falta de alimentos e de combustível, haver muitos dos náufragos a necessitar de assistência médica urgente, etc. a solução de risco assumida era a mais indicada e qualquer outra poderia ter sido pior.

E, antes de terminar esta minha modesta mas sentida homenagem a este ilustre português e marinheiro de Trás-os-Montes, a quem devo a honra de ser hoje um dos membros desta jovem Academia, não quero deixar de revelar extractos de uma carta que me escreveu mais ou menos na altura em que passou à situação de reforma:

(...) estou reformatadíssimo, mas o que não deixo é de servir a Marinha enquanto puder. Por isso aprecio que se refiram ao Centro de Estudos de Marinha, agora Academia de Marinha, porque realiza um trabalho projecção e investigação das actividades da Marinha, do passado e do presente.

A carta é grande e termina com estas palavras que no meu entender mostram a clarividência, humildade e realismo com que o almirante encarava as coisas deste mundo: «De resto, não fiz nada do muito que desejava fazer (...)».

Tenho dito.

Sarmiento Rodrigues

- O ALMIRANTE HUMANISTA

1899-1979

*Comunicação apresentada na Academia de
Marinha pelo Dr. Alberto Iria Júnior.*

Coube-me o privilégio e a honra, dentro dos escassos limites do tempo que me foi previamente atribuído, de evocar apenas a saudosa memória de um dos homenageados de hoje, o inesquecível presidente fundador desta Academia de Marinha e dos Organismos seus antecedentes: o Grupo de Estudos de História Marítima e o Centro de Estudos de Marinha, o Almirante Sarmiento Rodrigues, essa figura ímpar de Almirante Humanista, a nível nacional e com altíssima projecção internacional, português de lei e de carácter ímpoluto.

Mas, ao ter de evocar agora o mais breve possível, só um dos homenageados, aliás na sequência dos ilustres oradores que me antecederam, o bem conhecido Almirante Sarmiento Rodrigues, o Almirante Humanista, o Almirante Mecenaz da Cultura, como também lhe poderíamos chamar, que foi Historiador e Geógrafo e somente quis ser marinhheiro até morrer, com a humildade e a simplicidade próprias de todo o homem do mar, ao ter de evocá-lo agora, dizia, tal não me dispensa de uma breve palavra também para com a não menos saudosa memória do Almirante Teixeira da Mota, o Almirante Historiador da Náutica e da Cartografia dos Descobrimentos Marítimos Portugueses, nosso confrade e amigo em várias instituições académicas.

Mas primeiro tenho de pedir desde já vénia, a quem tão dignamente preside a esta memorável sessão, o Senhor Almirante Chefe de Estado Maior da Armada, Almirante António Andrade e Silva, para saudar em Sua Excelência não só a memória de seu Pai, pelos conhecidos serviços prestados ao País, mas ainda a de seu tio, recentemente falecido, General Andrade e Silva, outro português de lei, que muito me honrou e distinguiu com a sua imerecida amizade.

Peço igualmente vénia para singularizar mais três saudações devidas.

A primeira, na ilustre pessoa do Senhor Almirante António de Sousa Leitão, um ribatejano de rija tèmpera e forte vontade, pelo seu bem

conhecido interesse sempre dispensado à nossa Academia, quando Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, e pelo prestígio e dinamismo que tem sabido imprimir à nossa venerada Sociedade de Geografia de Lisboa, como seu actual Presidente.

A Segunda, na ilustre pessoa do devotado Presidente da nossa Academia de Marinha, Almirante Rogério de Oliveira, pela sua prestigiosa acção cultural e científica que, felizmente, continua dando à instituição da sua presidência, dentro e fora de fronteiras, até como inteligente perito de reconhecido mérito em Portugal e no estrangeiro, em matéria de construção naval e ainda, por ter sido o primeiro que, rodeado de notáveis colaboradores, levou a desejada presença da Academia de Marinha ao nosso Algarve, a Lagos, uma das três vilas do Infante D. Henrique, berço incontestável dos Descobrimentos Marítimos Portugueses.

E finalmente, a terceira, saudação devida à viúva do saudoso Almirante Sarmiento Rodrigues, à Senhora Dona Margarida Augusta Guerra Junqueiro, felizmente ainda viva, aqui representada por sua filha, presente na mesa, demais filhos, genro e netos.

Devo aos Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota uma simples palavra de gratidão e de reconhecimento. Devo a ambos – e peço perdão de ser agora mais uma vez forçado a falar de mim, bem contra minha vontade – os dois primeiros elogios públicos, já publicados, e deles imerecidamente recebidos por ocasião de duas investidas académicas.

Em primeiro lugar, do então ainda Comandante Teixeira da Mota, na Academia Portuguesa de História, da qual, muitos anos depois, e já quase no fim da vida, unanimemente me elegeram seu presidente honorário, quando sou apenas, o mais apagado académico de número, embora sucessor de Júlio Dantas, na cadeira por ele tão dignamente ocupada durante alguns anos.

Em segundo lugar, do já Almirante Sarmiento Rodrigues, na Academia das Ciências de Lisboa, quando ali sucedi na cadeira do sócio efectivo Dr. P.M. Laranjo Coelho, e onde então também, muitos anos depois, imerecidos sufrágios me elegeram por unanimidade inspector da Biblioteca – a terceira mais rica do País – e Secretário-Geral, honrosas funções agora em melhores mãos, respectivamente, as do grande humanista e primoroso historiador da cultura nacional, Prof. Doutor José de Pina Martins, e nas do eminente Historiador da Náutica dos Descobrimentos, Prof. Doutor Luís de Albuquerque, ambos também meus distintos confrades na Academia Portuguesa de História, aos quais, e bem assim ao nosso comum Presidente, Prof. Doutor Joaquim Veríssimo

Serrão, agora ausente por motivo de força maior, e ao Doutor José de Azeredo Perdigão aqui presente a meu lado e ali nosso confrade de mérito e benemérito, rendo agora as minhas melhores e cordiais homenagens.

Ao Ex.^{mo} Prof. Doutor Luís de Albuquerque, que falou agora aqui de Teixeira da Mota e recordou também Sarmiento Rodrigues, com a visível emoção que soube transmitir-nos, já o então Comandante Teixeira da Mota, há quase vinte anos, traçou o seu melhor perfil, apenas nestes elogiosos termos finais, que hoje bem podem aplicar-se aos dois grandes Mestres da Náutica dos Descobrimentos Marítimos Portugueses.

Vale a pena reter as palavras de Teixeira da Mota, proferidas em 1973:

«O trabalho que (Luís de Albuquerque) vem produzindo nos últimos quinze anos, traduzido por numerosas publicações confere-lhe, sem dúvida, o lugar cimeiro entre os historiadores da ciência náutica no nosso país e na actualidade, como digno sucessor dos grandes mestres que foram Luciano Pereira da Silva e Abel Fontoura da Costa. E certas das suas obras também mostram que, (concluía com verdade Teixeira da Mota) no campo da história da cultura, é (Luís de Albuquerque) elevado continuador do grande mestre de Coimbra que foi Joaquim de Carvalho.»⁽¹⁾

Mas eu, que também fui honrado e distinguido sempre com a estima deste grande mestre de Coimbra, não desejo já concluir o meu primeiro introito ao que tenho ainda de dizer de Sarmiento Rodrigues, sem primeiro felicitar calorosamente – e peço licença para o fazer – o Senhor almirante Rogério d'Oliveira por ter sabido enriquecer tão louvavelmente a cultura histórica e científica portuguesa com o **In Memoriam** dedicado a Teixeira da Mota.

Nesse autêntico monumento bibliográfico, cujo primeiro volume saiu a público em 1987 – acabo de saber agora que também já está publicado o segundo – o Senhor Almirante Rogério d'Oliveira finalizou assim a sua brilhante «Nota Introdutória»:

«Homenagem póstuma que, apesar da sua singeleza, é bem significativa pela qualidade dos trabalhos que nela se integram e pelo fulgor científico dos seus autores. Homenagem que, vinda de todos os cantos do mundo sublimando a memória deste sábio marinheiro, honra Portugal.»⁽²⁾

Mas aqui me permito fazer agora uma sugestão que, decerto, está no ânimo e na decisiva vontade de todos os presentes. Falta fazer agora, com igual nível científico, nacional e internacional, ao de Teixeira da Mota, o projectado **In Memoriam** a Sarmiento Rodrigues.

⁽¹⁾ *Memórias*, Centro de Estudos de Marinha, vol. IV (Lisboa, 1974), 37.ª sessão plenária, de 12 de Dezembro de 1973.

⁽²⁾ Vice-almirante A. Teixeira da Mota, *In Memoriam*, Lisboa, 1987, vol. I, p. VIII.

Fui até bem próximo vizinho de ambos em Lisboa, em Belém e em Pedrouços, no evocativo e histórico Restelo. E devia ainda a ambos o pagamento, nesta Academia, portanto, no lugar mais próprio, da minha inesquecível dívida de gratidão e de público reconhecimento à sua memória, embora na singeleza das minhas pobres e breves palavras, mas já por mim proferidas e nas que, talvez, possa porventura vir ainda a proferir.

Parecerá talvez a quem me ouvir, ou depois ler, com o ilusório vigor e entusiasmo da minha voz, ou da minha caneta, para os mais tarde benevolmente me lerem, que estou ainda em idade de fazer projectos para participar, se tal honra me for concedida, no devido **In Memoriam** a Sarmento Rodrigues, que nasceu a 20 de Junho de 1899, como ele próprio escreveu por seu punho, lá na sua transmontana e longínqua Freixo de Espada à Cinta, e viria depois a falecer em Lisboa, a 1 de Agosto de 1979, já lá vão onze anos!⁽³⁾

Mas, a propósito daquele meu sugerido projecto, abraçado agora com tanto entusiasmo de nele poder ainda vir a participar, e da minha idade, já avançada, para alimentar tal esperança, seja-me lícito lembrar aqui as palavras oportunas de outro nosso saudoso amigo e confrade, Comandante e Engenheiro José Rodrigues dos Santos.⁽⁴⁾

Na 2.ª sessão do extinto Centro de Estudos de Marinha, de 25 de Novembro de 1970, aquele presidente das secções de Artes, Letras e Ciências, do recém-criado Centro, bem prudentemente me recorda, quando então ele já marginava os setenta e eu agora estou a pouco tempo de ultrapassar os oitenta, esta grande verdade, «com o crepúsculo à vista...», como ele escreveu: «na apreensão do declínio que nestas idades surge sem aviso, parece ilusório e tonto aventurar certezas numa colaboração contínua e fecunda...».

Colaborar, portanto, no **In Memoriam** devido ainda a Sarmento Rodrigues, e a publicar o mais urgentemente que seja possível, talvez... Mas participar também, em 1999, nas comemorações do 1.º centenário do seu nascimento, como tanto desejaria, obviamente, isso só Deus o saberá...

(3) Nas «*Notas biográficas*» do «Vice-Almirante Manoel Maria Sarmento Rodrigues». Que correm impressas (opúsculo de 21 páginas numeradas), e que é o seu mais completo curriculum vitae, de sua autoria, a data de nascimento diverge apenas no dia, 15 e não 20, da indicada por Sarmento Rodrigues, quando teve de preencher à mão o boletim da sua eleição de sócio correspondente da Academia das Ciências de Lisboa, na Classe de Letras, Secção de Ciências Históricas e Geográficas, em 27.X.1960. Ali indicou 20 e não 15. Mas o mês e o ano do seu nascimento estão certos e são os acima indicados.

(4) *Memórias*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1972, p. 18.

Minhas Senhoras e meus Senhores

Não vim aqui falar de Sarmiento Rodrigues marinheiro, daquilo que profissionalmente ele foi e sempre quis ser acima de tudo, como já é sabido e conhecido de todos.

Vim, sim, falar agora, e vou imediatamente tentar fazê-lo, de um dos aspectos porventura menos conhecido e menos divulgado da sua polifacetada personalidade de escritor e de Almirante Humanista ímpar, que nem assim quis deixar de estar essencialmente ligado, como ele próprio nos ensina, aliás, de forma tão lapidar à sua vida de marinheiro e de patriota exemplar.

«Para se ser humanista – dizia Sarmiento Rodrigues – basta ser português consciente, e se fôr marinheiro, melhor. Daí que a formação marinheira é ainda hoje uma das que mais pode adornar o homem português.»^(*)

Começou cedo Sarmiento Rodrigues a mostrar o seu natural pendor para as Letras, que cultivou com reconhecida mestria.

«Bem me recordo de que na minha juventude, – conta-nos ele próprio – ainda nos tempos de Liceu, já nas terras portuguesas mais distantes, no longínquo nordeste transmontano, todos nós líamos entusiasmados as patrióticas narrativas, cheias de colorido, de exotismo e de acção, que Lopes de Mendonça publicara, numa série admirável de lances emocionantes (...).»

E acrescenta, nessa memorável ocasião, ao evocar esse outro grande marinheiro português humanista, Henrique de Lopes Mendonça:

«... o seu talento não se confinou à Marinha, nem às Academias, mas soube conquistar a alma juvenil dum povo inteiro (...). O seu nome subiu aos mais altos cimos da consagração literária, com a sua eleição para Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, e a sua alma encarnou e encarnará pelos tempos fora em todos os portugueses que nas horas de grandeza ou de desgraça vibrem de sagrada emoção patriótica ao entoar as estrofes que o seu génio modelou num momento particularmente dramático da Pátria Portuguesa:

«Heróis do mar, nobre povo.
Nação valente e imortal»

(*) Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *Celestino Soares Marinheiro, patriota, humanista, escritor*, Lisboa, 1972, p. 4., Separata da Comunicação apresentada ao extinto Centro de Estudos de Marinha, em 24 de Novembro de 1971, que generosamente me ofereceu, chamando-me: «Amigo e 'bi-confrade', com a sua 'velha admiração' e 'grande estima' que também eu retribuí sempre com gratidão e reconhecimento.

São de verdadeira Antologia as palavras acima transcritas, que Sarmiento Rodrigues então proferiu.⁽⁶⁾

Foi, porém, no seio da Academia das Ciências de Lisboa, na sua Classe de Letras, onde ingressara como académico correspondente, na Secção de Ciências Históricas e Geográficas, e por unanimidade de votos, em 27 de Outubro de 1960, que mais se revelou ao País o Almirante Humanista, sem nunca deixar de ser o que de há muito já era e sempre quis ser e sempre foi: «Um homem do mar e de cara direita (...) um comandante sereno e duro, estóico e firme...»

Foram qualidades por Sarmiento Rodrigues atribuídas a outra figura de grande Marinheiro Humanista, Celestino Soares, «um marinheiro autêntico», como o classificou, pois bem sabia por experiência própria o que, na sua complexidade, podia depender do Comandante de um navio, tal como aquele escritor marinheiro que tanto admirou e de quem dele salientou e transcreveu:

«Uma palavra, um só aceno e eis a morte ou a vida, a glória ou a vergonha do seu país», rematando sem reservas, «Um valente e hábil comandante de qualquer navio de guerra é o homem mais útil, mais importante da sociedade».⁽⁷⁾

Mas em 11 de Dezembro de 1969, e também por unanimidade de votos, Sarmiento Rodrigues ascendeu definitivamente à categoria de sócio efectivo da Academia das Ciências de Lisboa como sucessor, na cadeira 27, do então já falecido Tenente-Coronel Augusto Botelho da Costa Veiga, de quem teve de fazer o **Elogio Histórico** da velha praxe académica no dia 14 de Março de 1974, em sessão plenária a que também assisti.⁽⁸⁾

Logo no começo da sua primorosa oração, evocou Sarmiento Rodrigues o nosso já então saudoso Presidente e comum amigo, o Dr. Pedro Góis Pitta, com palavras que hoje bem podem aplicar-se também a ele próprio com inteira justiça: «Ele ocupava, pelo esclarecido consenso

⁽⁶⁾ Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, Discurso do presidente do Centro de Estudos de Marinha, na 31.ª sessão plenária, no dia 2 de Maio de 1973, na evocação duma grande figura de portugueses e de marinheiro, Henrique Lopes de Mendonça, em *Memórias*, do referido Centro, vol. IV, (Lisboa, 1974), pp. 19-20.

⁽⁷⁾ Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *Celestino Soares, Marinheiro, patriota, humanista, escritor*, Comunicação apresentada ao Centro de Estudos de Marinha, em 24 de Novembro de 1971, em *Memórias*, Lisboa, 1972, p. 221.

⁽⁸⁾ Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *Elogio Histórico do Tenente-Coronel Augusto Botelho da Costa Veiga*, Proferido na sessão plenária extraordinária de 14 de Março de 1974, em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, Tomo XVII (Lisboa, 1976), pp. 165-179.

dos seus confrades, o lugar que a sua dedicação à Academia e as raras qualidades que o distinguiam lhe conferiram por direito próprio, no reconhecimento de méritos excepcionais no campo da inteligência, no campo do saber e no campo não menos importante do carácter».(9)

Mas, ainda antes de fazer o **Elogio Histórico** de Costa Veiga, e ao saudar quem presidia à Mesa e era então outro saudoso e comum amigo, o Prof. Amorim Ferreira, devotadíssimo e pontual Presidente da própria Academia, um açoreano de gema, Sarmiento Rodrigues, ao recordar as suas velhas ligações de amizade, e sem se esquecer de alguns dos seus netos ali nascidos – nota simpática e humana – aludia aos filhos de seu filho Artur Junqueiro Sarmiento – e acrescentou:

«Ligações que nos aproximam até no afecto que ambos dedicamos a essas maravilhosas terras – e mares – dos Açores, terras de incomparável beleza e que tão valiosa contribuição têm trazido para a glória da nossa Pátria: terras que o viram nascer e onde me nasceram alguns netos; mares onde tive a honra de servir alguns dos mais cruciais anos da Última Grande Guerra».(10)

E também ainda antes de fazer o **Elogio Histórico** do seu antecessor, Sarmiento Rodrigues saudou o antigo Presidente Mosés Amzalak, então ainda vivo, de quem traçou o admirável perfil, nestas simples mas muito expressivas palavras e de quem era, como eu próprio fui, sincero admirador e amigo grato:

«Á minha estima e gratidão junta-se ainda uma sincera admiração pela feliz conjugação de altos dotes da cultura e gentileza, aliadas a uma sempre corajosa firmeza de atitudes – uma 'main douce et ferme' – que não vacilava nem cedia nos pontos essenciais e nos momentos mais difíceis. Honra lhe seja feita».(11)

Sarmiento Rodrigues, forçoso é reconhecer, também possuía em elevado grau estes reconhecidos dotes do seu alto espírito culto, da sua nobre firmeza de carácter, da sua fidalguia e clareza de trato e, até, da sua não menos nobre isenção como adversário político. É digna de pôr em relevo, ainda antes de ele fazer o **Elogio Histórico** de Costa Veiga, a saudação modelar, verdadeiro e salutar exemplo de desejada isenção política, dirigida então ao já de há muito falecido Académico e nosso comum amigo Prof. Doutor Gustavo Cordeiro Ramos, a quem eu próprio também fiquei a dever a decisiva publicação da primeira edição – tenho de o dizer

(9) Idem, *ibidem*, p. 165.

(10) Idem, *ibidem*, p. 166.

(11) Idem, *ibidem*, p. 166.

aqui bem alto e reconhecido – de certo trabalho meu de muitos anos, há pouco merecedor, até 2.^a edição, precisamente mercê dessa generosa e desejada isenção política, aquela que Sarmiento Rodrigues tanto enalteceu ao saudar assim aquele Académico, em «momento tão emocional» – no próprio dizer do insigne Almirante Humanista:

«Não gostaria também de esquecer, ou que julgassem que esqueci, nesta hora – *confessa Sarmiento Rodrigues* – as palavras tão distintas e generosas que na minha primeira entrada nesta casa (*na Academia das Ciências de Lisboa*) me dirigiu, me dedicou, o eminente Prof. Gustavo Cordeiro Ramos, exaltando justamente aquilo que afinal mais me tem preocupado na minha vida pública: mais do que tolerante, ser humano, ser compreensivo para com as ideias dos outros, portugueses como nós».

Repare-se agora na incomensurável grandeza moral do Portuguesismo de Sarmiento Rodrigues, ao perguntar a todos nós, e agora já do além-túmulo:

«Que necessidade tinha eu, ou teria alguém, de ofender os ideais monárquicos ou seus patrióticos servidores, no momento em que se exaltavam as autênticas virtudes patrióticas dos paladinos da República?» Que necessidade temos nós, portugueses, de nos ofender reciprocamente quando temos em comum o supremo ideal de engrandecimento da Nação? E porque Cordeiro Ramos pensava assim, não hesitou em exaltar uma atitude dum seu adversário, assim chamado político». ⁽¹²⁾

Mas o Almirante Humanista, nesse «momento tão emocional» da sua investidura académica, não se esqueceu de ninguém:

«Tantas dívidas de gratidão aqui eu tenho! Do Prof. Gonçalves Pereira, na sua superior distinção e constante simpatia que, como tantos outros, me tem cumulado de palavras amigas, a Damião Peres, que tomou iniciativas decisivas sobre o meu destino académico. Damião Peres que é uma admirável síntese de sabedoria e acção, profundo nos seus exames, intransigente na defesa da verdade. Tão franzino de corpo como gigantesco na alma.¹³ E a todos quantos, de Caeiro da Mata, a António Baião, Laranjo Coelho e Reynaldo dos Santos, assinaram o parecer que me deu

⁽¹²⁾ Idem, *ibidem*.

⁽¹³⁾ De Damião Peres, a quem também o saudoso Ruben Andersen Leitão, e eu próprio, ficamos a dever «iniciativas decisivas» sobre o nosso destino académico, na Academia fundada pelo Duque de Lafões, vale a pena registar aqui o notável episódio contado por Sarmiento Rodrigues, invulgar nos Anais da Cultura Portuguesa:

«Quando em 8 de Janeiro de 1957, aqui em Lisboa, na véspera do meu regresso á Califórnia, onde chefiava uma missão naval para receber as duas fragatas Diogo Cão e Corte Real, me lembrei da publicação das monografias correspondentes aos patronos dos

o primeiro ingresso, apontando justamente aquilo que mais prezo na minha vida pública, o «sentido verdadeiramente nacional» na defesa da Unidade da Pátria Portuguesa».

Era assim, o Almirante democrata e republicano, intransigentemente um grande patriota.

Por último e também ainda antes de fazer o **Elogio Histórico** de Costa Veiga mas, diz ele, «com imperiosa brevidade», fala de Braga Paixão, «outro nosso comum amigo e agora já falecido», meu e seu antigo Director-Geral que, naquele acto da investidura académica, iria fazer a saudação da praxe.

«Poderei falar à vontade, – começou por afirmar Sarmiento Rodrigues – pois é muito provável que as minhas palavras, boas ou más, já não venham influenciar o seu discurso. Mas eu – prosseguiu Sarmiento Rodrigues – é que não podia mais uma vez deixar de citar quando o meu nome ficou a dever à competência, à dedicação, à superior cultura, à iniciativa do Director-Geral do Ensino do Ultramar, o Dr. Braga Paixão, que me animou todos os propósitos de engrandecimento do ensino e imaginou todas as reformas criadoras e deu concretização a tantos projectos que se tornaram realidades (...) tanto no Ministério do Ultramar como no Governo Geral de Moçambique, onde ele não se importou de permanecer algum tempo a meu lado para me ajudar e me aconselhar. É certo que a obra não é nossa, nem minha nem dele, porque é para os portugueses, para a grandeza de Portugal; mas na sua maior parte a ele se fica a dever. E eu – conclui Sarmiento Rodrigues – é que sobretudo lhe fico muito agradecido».⁽¹⁴⁾

Era assim o Almirante Humanista, que bem revela ainda a sua muita cultura e sua muita humildade quando, no dia da sua grande entrada na Academia das Ciências de Lisboa, seguidamente afirma e magistralmente evoca:

navios, recorri para o efeito e para uma delas, ao Prof. Damião Peres. E confessei-lhe logo que a cerimónia da entrega dos navios se realizaria em São Francisco no dia 7 de Fevereiro, ou seja, 31 dias depois! A ninguém passaria pela cabeça a possibilidade de se escrever um estudo sério de umas dezenas de páginas, traduzi-lo para bom inglês, imprimir um milhar de exemplares e encaderná-los, com boas gravuras, transportá-los para a Califórnia e tê-los a tempo de serem distribuídos, tudo isto dentro e um mês. Pois lá estiveram na data precisa. E o Prof. Damião Peres, que graciosamente se dispôs a fornecer o primeiro trabalho, não sei quantas horas, porque talvez não fossem dias, levaria para o escrever.», *Memórias*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1972, p. 40.

⁽¹⁴⁾ Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *Elogio Histórico do Tenente-Coronel Augusto Botelho da Costa Veiga* (...), em *Memórias* da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras, Tomo XVII(Lisboa, 1976), p. 167.

«Acima das regras orgânicas e até das tradições académicas, pairam nesta nobre casa grandes sombras, benéficas e dominadoras sombras, capazes, sem dúvida, de nos inspirar mas também, valha-nos Deus!, de nos reduzir às mais modestas medidas. Figuras gigantescas no pensamento e na forma, mestres da perfeição plástica, aureolados no fulgor doirado e transparente da elegância e da beleza.

No eco das suas vozes que estas paredes ouviram há lições para tudo, mormente para actos como este. Lições que ensinam e limites que paralisam. E, por isso, para não desistir desta empresa que a Academia generosamente me cometeu preferiria esquecer ou ignorar as sombras, os mestres, as lições, para não perder a coragem e insensata e ousadamente enveredar por um caminho qualquer.

Mas as tradições pesam e as actualidades também. E tudo isto impõe respeito (...).

Nesta sua breve mas aliciante e empolgante introdução ao **Elogio Histórico** de Costa Veiga, depois de recordar ainda «ao acaso – entre as que foram primorosas orações (...) a evocação de Bulhão Pato que Júlio Dantas aqui fez» e que «é – diz Sarmiento Rodrigues – uma autêntica criação, a de um Bulhão Pato integrado na Natureza, cheirando a mato silvestre, a pólvora, a perdigueiros, a tudo o que é sadio, simples e rústico (...)

, o Almirante Humanista confessa não conhecer «página mais colorida e atraente do que esta recriação de Bulhão Pato feita por Júlio Dantas.

E no seu louvável ecletismo e habitual isenção política, de que sempre deu provas, e «é assim a nossa Academia – diz de seguida Sarmiento Rodrigues – felizmente para todos nós», escreveu e recordou ainda:

«Ainda agora, pela voz do jovem e iluminado académico, do nosso confrade Luís Francisco Rebello, ultimamente ouvimos essa primorosa evocação de Molière, desse Molière (...) imortal «que não morrerá...» para finalmente confessar «que há mais de três anos deveria ter cumprido o dever estatutário de exaltar a memória do seu antecessor» e justificar assim a causa:

«...este grande culpado cai diariamente na tentação e na prática de exigir de confrades seus no Centro de Estudos de Marinha, a que preside, (mas por eleição deles, talvez hoje arrependidos) exigir a apresentação de estudos e trabalhos. Que autoridade tenho eu – interroga-se Sarmiento Rodrigues – para ser assim impertinente? Só que tudo o que lhes peço, às vezes com dura insistência, é para sua glória e não minha e para lustre das letras nacionais.

Colocado assim – conclui o Almirante Humanista, no seu estilo ele-

gante, sóbrio e castiço – debaixo de duas sombras, sem forças e sem razão, assim emparedado, que farei agora?»⁽¹⁵⁾

Responde-lhe o geral consenso unânime de quem o ler e souber apreciá-lo: o melhor perfil, o melhor **Elogio Histórico** do Tenente-Coronel Costa Veiga.

Mas tal trabalho tem ainda o mérito singular de, em alguns pontos, nos revelar luminosas clareiras, da mais autêntica auto-biografia de Sarmiento Rodrigues, em que ele, com a sua grande humildade e com a sua excessiva modéstia de sempre, tenta convencer-nos, mas em vão, daquilo que também na realidade foi: Geógrafo e Historiador. São também palavras de Antologia, as que então nos legou.

Quanto ao geógrafo, confessa Sarmiento Rodrigues, ao minimizar essa inegável qualidade do seu espírito e da sua actividade, na sua peregrinação científica ao serviço de Portugal:

«É certo que toda a minha vida, essencialmente marinheira e ultramarina, decorreu na prática da geografia, nas suas mais aliciantes modalidades: desde a navegação pelos mares e rios da China aos mares e rios africanos, do Golfo Pérsico e Chatt-el-Arab às costas do Pacífico, Panamá e Antilhas, do plácido Amazonas às agitadas águas dos Açores; dos aliciantes estudos hidrográficos e geodésicos das costas lusitanas, à ilha da Madeira e às bocas do grande Zambeze; nas deambulações pelos rios da Guiné e pelos tantos imensos de Marromcu, florestas silenciosas da Índia ou águas históricas do lago Niassa; na elaboração apaixonante do roteiro de navegação dos Açores. Toda uma vida absorvente de prática geográfica nos seus aspectos mais atraentes. Alguma coisa eu a servi-ra, é certo, mas o que sobretudo fiz foi gozar largamente os encantos da Geografia».⁽¹⁶⁾

Quanto ao historiador, confessa também Sarmiento Rodrigues, igualmente a minimizar essa outra qualidade inegável do seu elevado espírito culto e da sua brilhantíssima actividade de escritor e de Almirante Humanista, ao serviço da Cultura Histórica de Portugal. Ao tentar em vão convencer a posteridade do contrário, Sarmiento Rodrigues afirmou:

«E é certo também que, sob o aspecto histórico, aproveitei todos os ensejos para exaltar figuras portuguesas, do passado e contemporâneas, procurando fixar os seus nomes prestando-lhes justiça e sobretudo para os mostrar como farol às gerações presentes, exemplos de valor, de amor pátrio, de génio marinheiro: do Infante de Sagres e Vasco da Gama a

⁽¹⁵⁾ Idem, *ibidem*, pp. 168-169.

⁽¹⁶⁾ Idem, *ibidem*, p. 171.

Gago Coutinho, Afonso de Cerqueira e Sacadura Cabral; de João Rodrigues Cabrilho a Celestino Soares, Oliveira Muzanty e Fontoura da Costa; de Nuno Tristão a Honório Barreto e Mamadú Sissé; de Jorge Álvares a Aniceto do Rosário; e tanto mais, portugueses e brasileiros, obreiros geniais que nos legaram uma pátria e uma cultura que nos justificam a razão da independência e o orgulho de ser português, que foram ao Ultramar garantir a independência nacional e situar-nos na História em lugar cimeiro e por vezes incomparável – apesar das constantes, inveteradas e nunca desapercebidas e sempre renovadas tentações de abdicação, de cedência, na mira de um ilusório conforto e transitório bem estar. Foram esses homens fortes e esclarecidos que nos legaram, com as responsabilidades históricas, a honra de ser português.

Exaltá-los, destacar as suas virtudes, como procurei fazê-lo e nunca me cansarei de o repetir – pergunta-nos Sarmiento Rodrigues – será obra de historiador? Pouco tendo acrescentado ao conhecimento anterior havido? Tenho as minhas dúvidas».⁽¹⁷⁾

Eram porém, acrescento eu e acrescentamos todos nós, e acrescentará também a posteridade, as naturais dúvidas do espírito probo e honesto de qualquer investigador sério, como foi Sarmiento Rodrigues.

Mas o Almirante Humanista, como qualquer homem do mar português, foi sempre um homem de bom humor, até quando fazia história e intencional crítica histórica e geográfica como prova ao dar por findo o Elogio Histórico do Tenente-Coronel Costa Veiga e os coloca num **frente-a-frente** com Herculano, lá no Além Túmulo, ao vislumbrá-los e a ouvi-los ainda dialogar:

«Herculano, grave, taciturno, sempre com cara de caso, – diz-nos Sarmiento Rodrigues – a matutar nalgum ponto duvidoso, da controvertida verdade histórica. E Costa Veiga, sempre suave, de palavras macias mas de ideias firmes, aproximar-se, naquela claridade tranquila dos passeios celestiais, e dizer-lhe muito respeitosa e mansamente:

«Diga-me lá, Mestre Herculano!

Como é que se deixou levar por aquelas do Conde? É porque não corrigiu toda aquela história do renegado Omar Ibn Hafsun, que estando irrefutavelmente em Málaga foi referir-se a Huesca, mais de seiscentos quilómetros para NE?»

O sobreceño carregado, Herculano, cuja sensibilidade reagia, eriçada, ao mais ligeiro toque da crítica, já farto de introduzir modificações e cansado, como ele dizia, da «fácil censura duma turba de ignorantes –

¹⁷ Idem, *ibidem*.

– malévolos.» Herculano, já um céptico, tomou-lhe então do braço e discorrendo ao longo das infinitas avenidas, de luz serena e pura, sempre lhe foi disparando: «E esse mistério de Ourique, como vai?»⁽¹⁸⁾

*
* *

Minhas senhoras e meus senhores

Na saudação académica da praxe que, seguidamente, lhe fez o nosso confrade já falecido, Dr. Braga Paixão, figura grada das Letras e da História, logo começou por afirmar:

«Sempre esperei da capacidade de crítica de Sarmiento Rodrigues, e do seu poder de criação literária, o mais perfeito desempenho do encargo que a pragmática lhe impunha para esta hora. A oração que lhe acabamos de ouvir confirma galhardamente essa expectativa». E dele afirma ainda:

«Sarmiento Rodrigues não foi apenas brilhante; foi também justo, digno e probo na apreciação daquele a quem sucedeu. A Academia fica hoje a assinalar-lhe mais um alto serviço, porque redonda em proveito da Instituição o exame, eivado de espírito de verdade e risco de preciosos esclarecimentos, da obra de alguém que foi dos seus mais ilustres componentes».

Mas Braga Paixão também logo se apresentou a dizer a **tutti quanti** e a Sarmiento Rodrigues em especial:

«...quero significar ao eminente confrade a quem tenho a honra de responder ... que não é lícito permitir a si mesmo qualquer escrúpulo ou dúvida sobre a sua qualidade de historiador, porque ele, de direito, a mereceu. Os tributos que já lhe prestou, e os que lhe acrescenta a peça literária que lhe acabamos de ouvir, conferem-lhe toda a extensão e toda a nobreza desse título.

Assim teriam julgado Alexandre Herculano e Costa Veiga.

Abraçado à mensagem daquele glorioso antecessor, Costa Veiga – em acto de amor à Pátria, aliou ao respeito que a obra dele lhe merecia o esforço louvável de a retocar e engrandecer como discípulo que venera a memória do mestre e não a serve como simples réplica mas com o acrescentamento das perfeições que ficam ao seu alcance, pelas investigações ou novas conclusões a que chegou por sua parte».⁽¹⁹⁾

⁽¹⁸⁾ Idem, *ibidem*, p. 179.

⁽¹⁹⁾ Paixão, Victor Manuel Braga, *Discurso de recepção do Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*, novo académico titular da cadeira 27, em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, Tomo XXI (Lisboa, 1976), p. 181.

Mais adiante, Braga Paixão afirma e revela:

«Sarmiento Rodrigues é uma pessoa de brilho excepcional, quanto a saber e faculdades que ilustram o seu inteligentíssimo espírito. Hoje, ao ouvi-lo, se é que se torna necessário recorrer a comparações para acentuar o alto nível de prelector de hoje – tive a impressão de ouvir ler uma das páginas de Liautey, que leio sempre com muita satisfação... É mais forte que as dificuldades da África, justamente por ser homem, a um tempo de acção e de estudo».

Pronunciei – prossegue Braga Paixão – esta apreciação em 30 de Março de 1950 (...). Falava em então, pelo menos, do mérito literário a quem estou «respondendo» nesta hora para todos nós.

Acabava de ouvir, dessa vez, a sua mais que perfeita prelecção sobre os «Horizontes para um médico em 'África', dirigida aos clínicos, alunos do Instituto de Medicina Tropical (...).

E Braga Paixão recorda assim a estada de Sarmiento Rodrigues na Guiné, onde o Almirante Humanista deixou a marca inconfundível da sua cultura: «na Guiné, a sua administração, que ao tempo se chamava 'colonial', satisfez inteiramente a nobreza deste qualificativo e as relações de família que ele tem com **cultura!**

Quantos factos e quantos documentos afirmam e não-de afirmar com eloquência essa obra em que, aliás, se não empenharam mais de três anos (...) e em que gozou da felicidade (aliás justa compensação de quem sabe escolher colaboradores) de ter como ajudante de campo (...) Teixeira da Mota».⁽²⁰⁾

Ainda que não seja agora meu propósito falar de Sarmiento Rodrigues na sua actuação da governança ultramarina, primeiro na Guiné e depois em Moçambique, sempre quero lembrar mais esta faceta da sua personalidade invulgar e do seu nobre carácter, quando mais tarde recordou numa «nota pessoal, embora ligeira» a Marcello Caetano, ao recebê-lo como Presidente do Conselho no Centro de Estudos de Marinha, em 17 de Maio de 1972:

«Teve V. Ex.^a a isenção de chamar para um governo do Ultramar, nessa inesquecível Guiné, um marinheiro que não conhecia pessoalmente e que, nesse período conturbado do final da última guerra, andava inteiramente embrenhado na vida de acção no mar, no seu navio. Sem influências nem sugestões de ninguém valendo-se, é certo, do conhecimento da minha vincada paixão pelo Ultramar, especialmente assinalada na saudosa passagem pela Zambezia, quis V. Ex.^a Lançar-me na aliciante

⁽²⁰⁾ Idem, *ibidem*, p. 183.

actividade da administração ultramarina, de resto tão intimamente ligada à Marinha, a que nunca deixei de pertencer nem de servir».⁽²¹⁾

Mais adiante, ao referir-se ao Centro de Estudos de Marinha, por ele tão auspiciosamente acarinhado e oferecido à cultura nacional, eis como se lhe refere e apresenta o Almirante Humanista com a humildade autêntica do verdadeiro cientista e difusor da Ciência:

«Coube-me, como tantas vezes me sucede, ser apenas o elemento aglutinador, o homem que tem fé nos valores que felizmente abundam na nossa terra e aos quais tantas vezes tem podido pedir e entregar tarefas muito honrosas para o nosso país. Fui apenas o alvo de uma generosidade colectiva à qual procuro corresponder com a boa vontade de conseguir alguns meios para actuar (...) sempre para honra e lustre da nossa Pátria».⁽²²⁾

Ao prosseguir na brilhante saudação que lhe dirigiu na Academia das Ciências de Lisboa, Braga Paixão, depois de lembrar, de Sarmiento Rodrigues, a sua «prelecção mais que perfeita: horizontes para um médico em África», dirigida aos clínicos, alunos do Instituto de Medicina Tropical, regista dele mais esta recordação de 1950:

«Conservo lembrança de ter estado presente no salão nobre da Academia (16 de Dezembro) quando Sarmiento Rodrigues falou de Guerra Junqueiro, seu conterrâneo e parente» e disse, como bom transmontano de que se orgulhava ser:

«nasci na sua terra, naquela terra ingrata», dos «pobrezinhos» que passam em bandos (...).

Íamos para os estudos, para Bragança, cheia de tradições, e de grandeza antiga. E os rapazes devoravam então empolgados as estrofes heróicas de combate e os transportes líricos de devoção cristã».

E Braga Paixão prossegue, e de Sarmiento Rodrigues afirma:

«Pela primeira vez, a sua presença de homem de letras se realizou no seio da Academia (das Ciências) onde ele actualmente (1974) e sobretudo nos compraz, com a sua cooperação ilustre, jovial e assídua.

«Homem de acção» ... é porventura mais neste sentido que tem impressionado o País. Exige porém o julgamento exacto da sua personalidade que se lhe associe o carácter do escritor que ele é.

A sua obra literária é válida e vasta. Dela também se deve dizer que é, em grande parte, complementar da sua actividade; por ser produzida ao serviço do País, ou a par deste quase sempre com ele relacionada.⁽²³⁾

⁽²¹⁾ *Memórias*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1973, p. 106.

⁽²²⁾ *Idem, ibidem*, p. 111.

⁽²³⁾ Paixão, Victor Manuel Braga, *op. e loc. cit.*, p. 185.

Fiel a este sentido, a sua palavra ou a sua pena animaram actos ou acontecimentos das intervenções do seu vasto labor no serviço da Nação... Outras vezes, que são muitas, contemplam feitos ou personagens que contribuíram para a edificação ou para o engrandecimento de Portugal; esta é principalmente a sua obra de historiador (...)».⁽²⁴⁾

Quando um dia se fizer, porém, o estudo mais aprofundado sobre o Almirante Humanista que Sarmiento Rodrigues foi, ver-se-á ter sido Braga Paixão quem primeiro e melhor abordou este e outros aspectos da rica personalidade deste homenageado de hoje, filões do seu espírito ainda susceptíveis de futuro desenvolvimento, numa mais ampla prospecção da sua vultuosa obra publicada, tal a força e a densidade espiritual nelas contidas.

Ao referir, por exemplo, o lapidar conceito de Sarmiento Rodrigues sobre os Açores: «Os Açores são boa escola de marinheiros... – tudo se conjuga para dar prazer a quem, dispondo de um navio forte, veloz e eficiente, gosta da sua profissão...», Braga Paixão sintetizou assim e mais que perfeito perfil humano do Almirante Humanista:

Como marinheiro e militar, é modelo, no respeito às exigências profissionais e éticas da carreira.

«Como homem de letras, historiador e geógrafo, um valor nacional.

Como académico, como Teixeira da Mota, prolonga a linha ilustre de Costa Veiga e para falar de académicos marinheiros dos mais recentes – de Vicente de Almeida de Eça, Henrique Lopes de Mendonça, Quirino da Fonseca, Jaime Wills de Araújo e Gago Coutinho».⁽²⁵⁾

Enfim, outro comum amigo de Sarmiento Rodrigues e meu, Académico e Mestre laureado do Jornalismo Português Contemporâneo, o saudoso Dr. Norberto Lopes, ao ter também de ocupar-se na Academia de Ciências de Lisboa, do grande poeta Guerra Junqueiro, revela-nos numa carta inédita de outro seu ilustre amigo, Aquilino Ribeiro, mais esta justa apreciação do Almirante Humanista:

«... homem de vistas largas e é o mais simpático deste mundo!»⁽²⁶⁾

Mas eu ainda queria referir-me ao já atrás mencionado e saudoso Comandante Eng.º José Rodrigues dos Santos, que, da personalidade de Sarmiento Rodrigues, registou também mais esta faceta do homem de acção que ele foi, sempre ao serviço da pátria e no interesse da pátria:

⁽²⁴⁾ Idem, *ibidem*, p. 186.

⁽²⁵⁾ Idem, *ibidem*, p. 190.

⁽²⁶⁾ Lopes, Norberto, *A posição espiritual de Guerra Junqueiro*, Lisboa, 1980, p. 237, Sep. das *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, Tomo XXI.

«Quando o Almirante polariza a vontade num objectivo elevado, onde o amor pátrio é de lei, não concebe defecções e julga, pelo seu, o entusiasmo alheio. Essa sua fé, que tanto me fascina, move montanhas; mas o entusiasmo admite gradações, numa escala de valores».(²⁷)

Por isso, ao referir-se ao entusiasmo com que Sarmiento Rodrigues fundara o Centro de Estudos de Marinha, o supracitado Comandante Engenheiro José Rodrigues dos Santos logo acrescentou nessa memorável 2.ª sessão plenária do referido Centro, no dia 25 de Novembro de 1972:

«Esta sessão virá a ser evocada, pelos tempos que vêm, como acontecimento notável num processo cultural em expansão, desde que a razão profunda que a justifica, quero dizer, o motivo que nos une, venha a desenvolver-se em perfeito acordo com o espírito que lhe deu vida. Ressalva justa, temos de convir, atenta a nossa incoercível falta de persistência na consecução da «coisa nova» – o nosso mórbido pendor para adormecer na dolência das rotinas».(²⁸)

E aqui é que tal vaticínio, felizmente até agora não se verificou nem verificará nunca. A nossa Academia de Marinha é já hoje, na linha de rumo do seu entusiasta presidente-fundador, e graças ao seu actual timoneiro e compreensivo amparo e carinho dispensados pelas chefias do Estado-Maior da Armada, é já hoje, dizia, uma promissora realidade perene, que coincide plenamente com o interesse nacional e portanto sobreviverá sempre, como tem sobrevivido Portugal, que nasceu para o mar e se engrandeceu no Mar.

Não creio que seja alguma vez esquecida no Ministério da Marinha e, portanto, firmemente acredito na perenidade da nossa Academia e na forma como Sarmiento Rodrigues definiu o antecessor imediato dela:

«Organismo de Cultura no qual desinteressada e patrioticamente sejam tratadas as ideias evolutivas que vieram de Sagres (alusão óbvia ao Infante D. Henrique) e se espalharam por todos os horizontes ganhando novas dimensões. A história, nas suas multiformes facetas, a ciências pura, a arte militar, a tecnologia, a prática comercial, a literatura e as belas artes, de carácter especulativo e de sentido prático. Criando um movimento de ideias e efectuando trabalhos, recorrendo a estudos, reuniões, discussões, publicações, concursos, prémios, tarefas e todos os meios apropriados para animar desde as pesquisas às experiências, dentro da vastíssima diversidade dessa admirável unidade que é o Mar».(²⁹)

(²⁷) *Memórias*, Centro de Estudo de Marinha, Lisboa, 1972, p. 17.

(²⁸) *Idem, ibidem*.

(²⁹) *Idem, ibidem*, pp. 10.

Sempre no Ministério da Marinha se hão de ter presentes estas lapidares palavras de Sarmiento Rodrigues, como indiscutíveis e incontroversas:

«Na verdade, dificilmente se compreende que numa Nação cuja principal grandeza teve a sua origem no mar, que além do mar foi consolidar a sua independência, que do mar recolheu as suas maiores glórias, que ainda depende grandemente do mar para a sustentação da sua unidade e da sua própria vida, não exista um organismo de cultura que ao mar seja especialmente dedicado, de nível intelectual e patriótico duma Academia de Marinha».(30)

Mais ainda, acrescento eu, quando já hoje, em 1990, e além do Brasil, a nossa própria língua, cuja pureza Sarmiento Rodrigues tanto e tanto defendeu, nos une agora numa vasta comunidade de novos países africanos, de expressão oficial portuguesa, acerca da qual, e apesar de tudo, se podem também aplicar já hoje estas palavras do Almirante Humanista, ao referir-se apenas, em 1972, à Comunidade Luso-Brasileira, dirigindo-se então a Gama e Silva, embaixador daquele país irmão:

«... quero simbolizar uma fraternidade de sangue, de tradições, de cultura e de aspirações que nos permitem afirmar que nunca terá havido, na história da Humanidade, tamanhas potencialidades de engrandecimento e de fraternidade humana como aquelas que nos prometem a vastidão geográfica das nossas fronteiras e a pujança generosa dos nossos ideais».(31)

Mas Sarmiento Rodrigues ao admitir então, como que numa antevisão do promissor futuro da Língua de Camões, exemplo único na História da Humanidade, não se esqueceu de dar mais uma das suas salutares recomendações, ainda agora bastante válidas para o futuro:

«Que todos nós, brasileiros e portugueses, saibamos ter consciência destas privilegiadas realidades e caminhar resolutamente lado a lado, para grandeza da pátria Luso-Brasileira e para exemplo da Humanidade».(32)

Creio, por último, que nunca no Ministério da Marinha, quaisquer que sejam as suas vicissitudes, se deixará de sentir a unânime necessidade da existência da nossa já consolidada Academia de Marinha que, por si própria, pelo seu fecundo labor e brilhante actividade, se soube impor, aquém e além fronteiras, ao alto conceito científico das suas congéneres.

Conceito que Sarmiento Rodrigues bem traduziu em mais estas suas memoráveis palavras, com vista ao promissor futuro do organismo cultural seu imediato antecessor.

(30) Idem, *ibidem*, p. 12.

(31) Idem, *ibidem*.

(32) Idem, *ibidem*.

Não resisto à tentação de as fazer ainda ouvir agora e de assim as difundir em prol da sua legítima, incontestada e prestigiosa existência. Disse então Sarmiento Rodrigues:

«... poderia até parecer estranho – como na realidade parecia a muitos eruditos estrangeiros – que uma Nação marítima como a nossa, carregada como nenhuma outra, de honrosas tradições marítimas, que apenas nascida se voltou para o mar, empregando o melhor das suas energias no estudo e desbravamento dos novos caminhos marítimos para as terras imperfeitamente conhecidas e no descobrimento de novos continentes e ilhas; que além do mar foi consolidar a sua independência, sempre ameaçada na Europa; que realizou uma obra incomparável na História da Humanidade, na expansão da civilização ocidental em África e no Oriente e sobretudo nessa deslumbrante epopeia da formação, geográfica e humana, do grande Brasil, admirável paradigma social do mundo de amanhã; que no ultramar continua empregando as maiores energias e depositando as melhores esperanças no seu futuro – seria até tristemente sintomático (...) que entre nós não existisse um instituto de alto nível especialmente dedicado a cultivar e exaltar esses valores que constituem o maior patrimônio da nossa Pátria e a sua mais sólida garantia do porvir».⁽³³⁾

Mas este homem, que foi realmente, como muito bem o definiu Mestre Aquilino Ribeiro: «homem de vistas largas...» e era «o mais simpático deste mundo!», que deixou o agitado mundo do seu tempo e foi decerto para outro bem melhor em 1 de Agosto de 1979.

Colheu-me de surpresa a triste notícia do seu falecimento, embora na Academia das Ciências de Lisboa, já todos notássemos o seu progressivo abatimento físico e moral, a sua notória e visível tristeza, a contrastar com o semblante jovial habitual.

O Prof. Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, na modelar saudação feita ao sucessor de Sarmiento Rodrigues na cadeira por este até agora ocupada naquela Academia, o já falecido Prof. Doutor António da Silva Rego, que lhe traçou o Elogio Histórico da praxe – na sessão plenária e pública da classe de Letras, da Academia em referência, de 21 de Fevereiro de 1980 – escreveu a propósito e logo no começo da sua notável oração:

«A paz da consciência dir-nos-á que a infinita cadeia de gerações mais não é do que o poder da morte a transformar-se em razão da vida. (...)»⁽³⁴⁾

⁽³³⁾ Idem, *ibidem*.

⁽³⁴⁾ Serrão, Joaquim Veríssimo, *Saudação ao prof. Doutor António da Silva Rego*, Lisboa, 1980, Sep. das Memórias, p. 367.

E quanto ao antecessor de Silva Rego, não deixou Veríssimo Serrão de escrever, com absoluta verdade e justiça.

«O Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, de quem acabámos de escutar o bem traçado elogio, foi um desses homens que soube enobrecer o património moral da Nação portuguesa. Como marinheiro e governante consumiu anos de vida na Guiné, em Moçambique e na Índia, deixando por onde passou a marca de uma vigorosa personalidade e pedaços imensos da sua alma. Durante meio século identificou-se com o Ultramar, amando as terras, servindo as populações, fomentando o seu progresso e acreditando numa realidade multirracial que é única na história moderna.

Foi um espírito superior, uma pessoa de bem e um patriota sem mácula. Porque a sua vida foi uma dádiva à Nação, porque sentiu a força e a voz da comunidade lusófona espalhada pelo mundo. Sarmiento Rodrigues sempre acreditou – e tinha razões para acreditar – que as pátrias se valorizam pelo trabalho, pelo amor e sacrifício dos seus filhos. O seu nome ficará como penhor da sabedoria antiga, de que as pátrias amam-se e servem-se, não se mutilam nem degradam».

Ainda me lembro apenas e apenas posso e devo agora acrescentar, em curto parêntese, da grande e significativa manifestação popular, de respeito e de carinho prestada a Sarmiento Rodrigues, pois a ele assisti, na Associação dos Naturais de Moçambique, como prestigioso governador e como homem firmemente crente na comunidade lusófona multirracial.

Mas o mérito excepcional da saudação de Veríssimo Serrão, a Silva Rego ficou ainda mais singularmente valorizada com a carta que Sarmiento Rodrigues lhe dirigiu, e que bem documenta o alto espírito do Almirante Humanista, voltado agora para a sua terra natal, para as inesquecíveis raízes das suas origens.

«Desde 1974 – disse Veríssimo Serrão, o actual e prestigioso Presidente da Academia Portuguesa de História – que nos encontros quinzenais da Academia (das Ciências), Sarmiento Rodrigues era igual a si próprio: afectuoso no trato, exemplar na dedicação, lúcido no pensamento. Mas nos seus olhos havia por vezes clarões de tristeza, como se uma velada amargura lhe enevoasse o espírito. Pressentia o fim iminente ou sofria do mal incurável de ver retalhada a nação euro-ultramarina a que tinha consagrado a vida?»⁽³⁵⁾

A carta que em 11 de Maio de 1979 Sarmiento Rodrigues escreveu a Veríssimo Serrão apenas três meses antes de morrer e já publicada por

⁽³⁵⁾ Idem, *ibidem*, p. 368.

este meu Presidente e fraternal-amigo, foi assim por ele comentada e ninguém melhor o saberia dizer:

«É uma página comovente, porque o vemos agarrado à terra natal, como as raízes fortes que não cedem ao infortúnio, mas ao mesmo tempo com a alma imersa em saudades pelo Ultramar que tanto amou. É um documento literário que traz a marca dolorosa da despedida. Por isso a revelo como sincera homenagem a quem foi um amigo venerado e um português dos maiores de sempre da nossa história».⁽³⁶⁾

Este o comentário que, pertinentemente, antecedeu a já famosa carta de Sarmiento Rodrigues para Veríssimo Serrão que, em comentário final, disse ainda com verídica e eloquente autenticidade humana: «O Ultramar Português, primeiro e último sonho do Almirante Sarmiento Rodrigues! Tal é a grande realidade histórico-cultural que une a pessoa do Prof. António da Silva Rego à do seu ilustre antecessor.

É a osmose da inteligência e do coração que os liga para sempre a essas terras a que Portugal ofereceu a riqueza da língua, o ideal civilizador e o generoso contributo de muitas gerações dos seus filhos. Dádiva imensa, na medida em que nenhum outro povo da Europa soube realizar tão alto desígnio, Silva Rego assim o tem proclamado nos seus livros e bom é que em voz alta se repita essa verdade».⁽³⁷⁾

Mais Silva Rego, o que nos disse de Sarmiento Rodrigues, que possa eu agora ainda registar aqui nesta minha já longa evocação do Almirante Humanista?

Antes de mais, e a seu respeito, Silva Rego disse:

«É a minha intenção singularizar a família de Sarmiento Rodrigues, e em especial a senhora D. Margarida Augusta Guerra Junqueiro, companheira fiel e dedicada, a Esposa modelo, a íntima colaboradora de todas as horas e situações que com singeleza e fidalguia, acompanhou seu ilustre marido ao longo de toda a sua vida. E quase sem querer, relembro o coro de elogiosas referências prestadas à primeira Dama de Moçambique, não só pelas suas virtudes, mas também pela actuação carinhosa e discreta com que, de perto ou de longe, seguia a acção do Governador Geral de Moçambique. Ouvi-as eu – acentuou Silva Rego – em Lourenço Marques, nos jardins do Palácio (da Ponta Vermelha) do Governo, durante certa recepção a que assisti».⁽³⁸⁾

⁽³⁶⁾ Idem, *ibidem*.

⁽³⁷⁾ Idem, *ibidem*, p. 369.

⁽³⁸⁾ Rego, António da Silva, *Elogio Académico de Vice-Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*, em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, tomo XXI (Lisboa, 1980), pp. 345-346.

Ao iniciar depois a sua belíssima e fecunda Oração, que constituiu o elogio de Sarmiento Rodrigues, o melhor até agora feito, do Almirante Humanista, Silva Rego nobremente afirmou do seu antecessor na cadeira que foi ocupar:

«Diz-se, por vezes, lá para cima, para as minhas bandas minhotas, que não há homem, sem homem...» Esta comezinha observação contém em si mera confissão da realidade! Todos necessitamos de ajuda. Não se trata de «empenhos» ou de «cunhas», mas sim de auxílio, de orientação, de estímulo.

Neste declinar dos meus anos confesso, com sinceridade, que sou o que sou, mercê de quatro homens que influenciaram profundamente a orientação da minha vida. Sarmiento Rodrigues foi, na verdade, o meu quarto homem. Que me seja pois permitido relembrar desde já esta sua intervenção que me permitiu concretizar alguns sonhos nados e criados em Louvain e relativos à investigação histórica. (...)»⁽²⁹⁾

E, mais, adiante, evoca-o assim:

«Conheci mais de perto Sarmiento Rodrigues em 1949-1950 na então Escola Superior Colonial, onde ambos éramos professores. Encontrávamo-nos habitualmente na secretaria, antes ou depois das aulas. Falávamos naturalmente sob diversos assuntos.

Certa vez mencionei-lhe a necessidade de se microfilmarem grande parte da documentação conservada no Arquivo Histórico da Índia, em Pangin, Goa (...).

Conversa sem importância, casual, semelhante a tantas e tantas que se repetem por toda a parte, sem consequências (...).

Esta conversa, porém, seria diferente. Passados meses, Sarmiento Rodrigues é chamado a ocupar o Ministério do Ultramar. (...) daí a alguns dias fui chamado ao Ministério. E Sarmiento Rodrigues diz-me mais ou menos o seguinte. «não deseja realizar a sua ideia de microfilmarem o arquivo de Goa?.»

E não preciso agora de acrescentar mais nada à cerca daquilo que Silva Rego ainda escreveu a propósito do nascimento da Filmoteca Ultramarina Portuguesa, do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, da Revista **Studia**, e do **Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa**, tudo obra e feitura de Sarmiento Rodrigues, a não ser referir-me ao seu próprio testemunho dos obtidos sucessos. Mas peço desculpa de mais uma vez, ter ouvido falar de mim, quando Silva Rego gentilmente disse ainda na Academia das Ciências de Lisboa:

⁽²⁹⁾ Idem, *ibidem*, p. 346.

«Finalmente, Sarmiento Rodrigues é uma das figuras centrais, da sessão de 24 de Novembro de 1977, de homenagem ao Académico Dr. Laranjo Coelho, Alberto Iria recorda a sua obra, em perfeito elogio histórico. Sarmiento Rodrigues responde ao orador, recordando a figura do mesmo Laranjo Coelho, um dos proponentes e assinantes da sua já longínqua eleição para Académico correspondente, em 1960. Não seria sem emoção que tal facto lhe seria presente. Sarmiento Rodrigues continua, a salientar a biografia e a obra do Dr. Alberto Iria, como velho amigo e colaborador seu ...».⁽⁴⁰⁾

«Cumulado de honrarias, dignificado por inumeráveis missões, tanto nacionais como internacionais, com o peito constelado de condecorações igualmente nacionais e estrangeiras, da Bélgica, Vaticano, Líbano, República Dominicana, Tailândia, Espanha, Brasil, França, Grã-Bretanha e Estados Unidos; cidadão honorário de múltiplas cidades portuguesas ultramarinas, académico desta nossa Academia (das Ciências) – respeitado e venerado por todos, amigos e desconhecidos, que mais poderia Sarmiento Rodrigues desejar para ser verdadeiramente grande?»⁽⁴¹⁾

⁽⁴⁰⁾ Idem, *ibidem*, p. 358. Como velho amigo e colaborador seu, o que poderia eu ainda recordar de Sarmiento Rodrigues, se não fosse já demasiado longa esta simples evocação sua? O Director do Arquivo Histórico Ultramarino o vogal-nato do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, este fundado e instalado por ele naquele Organismo, ficaram-lhe a dever muito do pouco que puderam fazer, e de que Sarmiento Rodrigues também não se esqueceu de gentilmente referir. (Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *Resposta ao Elogio Académico de P. M. Laranjo Coelho*, Lisboa, 1979, p. 114, em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, Tomo XX, pp. 109-120.

⁽⁴¹⁾ Ainda que deixe agora em claro alguns dados biográficos apontados por Silva Rego, vale a pena consignar e anotar aqui o que Sarmiento Rodrigues disse de si próprio, para melhor avaliarmos quanto ele era «verdadeiramente grande e humanamente compreensivo:

«Da minha vida arejada constam numerosas presidências, algumas das quais inesquecíveis.

A do I.N.C.I.D.I., aqui em Lisboa, e em 1956, com dois ministros a meu lado, um dos quais o actual Presidente do Conselho, (Marcello Caetano) e na assistência figuras como o actual Presidente (do Senegal), Leopoldo Senghor e o duradouro Ministro dos negócios Estrangeiros do Congo, Justin Bomboko, e como secretário-geral o Ministro belga Pierre Wigny; e depois as sessões do mesmo I.N.C.I.D.I. de Bruxelas e por fim a de Munique, em 60, no delabar das independências africanas. Sessões muito animadas. A da famosa sessão do B. I. T. de Luanda, em 1958, na qual participaram numerosas figuras de alto destaque político africano, desde ministros centro africanos e malgaxes, a embaixadores da Guiné em Cuba, num ambiente ao mesmo tempo irreverente mas cordial.

As próprias sessões do Conselho Legislativo de Moçambique, onde, por minha doutrinação cívica, funcionários do meu Governo levantavam a voz para criticarem técnica-

Nada, aparentemente.

E, contudo algo lhe faltava: o sofrimento moral provocado por acontecimentos políticos ainda recentes. Tentou-se, em vão, esquecer o homem íntegro, o marinheiro e o estadista, apontando-o ao desprezo dos portugueses. Em vão – repita-se, faltava-lhe, efectivamente, esta prova real, provocada apenas por aqueles que desejam renegar Portugal, a sua História, a sua presença no Mundo.

Marinheiro e Estadista! Eis a síntese do homem – concluiu primorosamente Silva Rego – cuja memória esta Academia (das Ciências) hoje recorda, por intermédio da minha humilde e balbuciante voz».⁽⁴²⁾

E agora aqui, também nesta nossa Academia de Marinha, ao evocar Sarmiento Rodrigues, que não está esquecido mas sempre presente, devia eu já silenciar minha balbuciante voz.

Intencionalmente, porém, sinto-me obrigado a dizer ainda só mais algumas palavras, das muitas que poderia acrescentar agora acerca daquele nosso homenageado de hoje.

Minhas senhoras e meus senhores

Sou dos que acreditam, e creio que também já o tenho provado⁽⁴³⁾, no valor real da Epistolografia com velha ciência auxiliar da História, cada vez mais aliciante.

Aqui e agora, nesta sessão da nossa Academia de Marinha, acabámos de ouvir uma carta inédita de Sarmiento Rodrigues para um seu camarada e amigo – Senhor Almirante Malheiro do Vale. Muitas mais, porém não-de surgir, a pouco e pouco, para tornar mais enriquecidos os estudos do Futuro, acerca da multimoda, transparente e límpida personalidade de

mente as propostas do Governador-Geral, facto que, em vez de me afastar, muito me desvanecia. E até numa célebre presidência da assembleia geral da Sociedade de Língua Portuguesa, aqui em Lisboa, na qual tive de pacientemente esperar pela meia-noite e meia-hora regularmente para encerrar a sessão e nunca mais a abrir - tais os desmandos oratórios dos defensores da língua vernácula (...), Introdução à sessão do dia 19 de Fevereiro de 1970, do grupo de Estudos de História Marítima, em *Memórias*, Lisboa, 1971, pp. 67-68.

⁽⁴²⁾ Rego, António da Silva, idem, *ibidem*, pp. 358-359.

⁽⁴³⁾ Veja-se por exemplo, o meu mais recente estudo publicado pela Universidade do Algarve, intitulado: «O Dr. Francisco Fernandes Lopes: a personalidade e a obra do Historiador, a nível científico e humanista europeu, na correspondência recebida por Alberto Iria (1935-1965)», Lisboa, 1986.

Sarmiento Rodrigues, o Almirante Humanista, de que minha saudosa amiga, Stella de Albuquerque, esculpiu o busto.

Estou em crer, no entanto, que nenhuma das muitas cartas que Sarmiento Rodrigues legou à posteridade, e ainda estão inéditas nunca nenhuma delas ultrapassará, talvez, a que Veríssimo Serrão publicou já e comentou, como reza assim e é mister divulgar ainda mais.

«Quinta de S. Tiago
Freixo de Espada-à-Cinta
11 de Maio de 1979

Meu ilustre Confrade e caro Amigo

Estou aqui rodeado das coisas belas e verdadeiras que a Natureza nos oferece. Cada vez mais aprecio estes valores autênticos, um verdadeiro manancial de encantos. Para mim, agora, parece-me que descubro um mundo novo, depois da grande quebra de memória que sofri. Até aponto no meu caderno os nomes das flores e plantas silvestres, dos pássaros e dos insetos. Mas isto é uma riqueza imensa. Houve tempo em que eu estava integrado neste Mundo, nesta terra agreste, nestes destemperos de calor e de frio, de secas e dilúvios. Mas agora parece um visitante encantado do que vê e sente à sua volta. Afago os rosmaninhos bravos mas cheirosos, os limonetes perfumados, espreiro as flores do sabugueiro e do escamberneiro eriçado de espinhos, admiro a leveza dos pintassilgos, verdilhões e dos zimbros. Perece-me tudo novo para mim. E reconheço que há uma diversidade, uma riqueza imensa, nas plantas e animais, que nem todos os meus cadernos chegariam para catalogar.

E é no meio de tudo isto que não me esqueço dos bons amigos, como o Prof. Veríssimo Serrão (...). Aqui no meu escritório, em frente de montes cobertos de amendoeiras – já plantadas por mim – estou como num túmulo, rodeado de pequenas memórias da minha vida passada: um quadro com a passagem submersível do Saltinho, na Guiné, a ponta da ilha de Moçambique, às águas portuguesas do Lago Niassa, o contra-torpedeiro Lima, os meus livros e os clássicos da minha juventude.

Daqui lhe envia um abraço o admirador e amigo grato.

Manuel Maria Sarmiento Rodrigues»

Quem não admira e reconhece, nesta formosíssima carta do Almirante Humanista dos nossos dias, digna, aliás, de figurar em qualquer Antologia da Literatura Portuguesa Contemporânea, o inesquecível bucolismo quinhentista de um Bernardino Ribeiro, mas de Trás-os-Montes?

Quem não admira e reconhece, nesta peça literária única de Sarmento Rodrigues, o seu acrisolado amor à terra natal, e, ainda, a palpitante autenticidade do Amigo do seu Amigo, do leal e convicto Patriota do Ultramar que sempre foi, cuja saudade o acompanhou no seu próprio lar transmontano?

Ao escrever a Veríssimo Serrão, Sarmento Rodrigues, o Almirante Humanista, como se fora no último olhar, refere-lhe além de um quadro da Guiné, que tanto amou, valorizou e encheu de Cultura, e onde eu, muito mais tarde, ainda estive em missão de serviço público e pude verificar o luminoso rasto do seu Governo, traduzido até no carinho das populações ao pronunciarem simplesmente o seu respeitado nome.

Sarmento Rodrigues, diz ainda a Veríssimo Serrão, naquela sua primorosa carta, que, no seu escritório de Freixo, algumas imagens fotográficas lhe falavam do Ultramar, como a da Ponta da Histórica Ilha de Moçambique, onde eu também estive em serviço oficial e pude ainda ver, emocionado e esculpido no bronze, em relevo, a vera effigie do nosso homenageado.

A Ilha de Moçambique, tão carregada de História, não esquecia, ali, o Governador-Geral que, numa comprida e sólida ponte, a ligara pela primeira vez à terra firme do Continente africano e facilitou assim, a sua mais rápida comunicação rodoviária, (anteriormente apenas pelas típicas lanchas de velas latinas), para dar maior desenvolvimento e progresso à terra onde Camões esteve pela última vez, antes de regressar a Portugal.

Sarmento Rodrigues saudou um dia – já disse no início do meu discurso, a minha notória humildade na Academia das Ciências de Lisboa, tal como Teixeira da Mota o fizera antes na Academia Portuguesa de História – em termos pessoais muito honrosos e cheios de esperança. Pois bem! É também justo que termine agora a presente evocação da sua honrada e respeitável memória, com outra sua palavra de, esperança, por ele posta nos destinos da própria Humanidade.

Atente-se e medite-se, portanto, nestas suas palavras, que emocionalmente transcrevo e leio:

«É curioso reparar nessas tristes ironias do nosso destino. A aviação, esse poderoso instrumento do progresso teve o seu maior impulso pelas exigências duma guerra, para fins bélicos de destruição.

O mesmo parece suceder com a energia nuclear, essa fonte inesgotável que pode oferecer á Humanidade a garantia da sua sobrevivência, mas que fez a sua espectacular aparição no arrasamento de Hiroxima e de Nagasáqui, e agora tem os seus maiores estímulos no fabrico de armas nucleares – das quais parece já existirem, em depósito, preparadas, mais do que as suficientes para destruir a Humanidade e até fazer desaparecer o nosso próprio planeta.

Tenhamos esperança de que acabe por triunfar o bom senso, ou seja, a inteligência, e não essa diabólica ideia que traz consigo a destruição e a ninguém pode aproveitar.»⁽⁴⁴⁾ Falava eloquentemente e cidadão do Mundo!

Sarmiento Rodrigues, o Almirante Humanista!

«Para ser humanista – dizia ele – basta ser português consciente; e se for marinheiro melhor. Daí que a formação marinheira é ainda hoje uma das que mais pode adornar o homem português.»

E o que era para Sarmiento Rodrigues, em última análise, ser marinheiro?

Oiçamo-lo mais uma vez:

«Sentir o orgulho de ser marinheiro, sem receios de incorrer em qualquer espécie de acanhado regionalismo. E isto porque ser marinheiro é servir, sem reservas, a Nação; e esta, no seu ideal, nas suas acções no Mundo, nas suas provas dadas, já mostrou que era suficientemente generosa e universalista para não precisar de lições de ninguém (...). Serviço do mar, que é afinal o objectivo último de todas as organizações, de todos os serviços, de todos os quadros, de tudo o que constitui a Armada».⁽⁴⁵⁾

⁽⁴⁴⁾ Rodrigues, Manuel Maria Sarmiento, *A História fascinante da Grande Viagem*, em Diário de Notícias, Suplemento dedicado ao cinquentenário da 1.ª travessia aérea do Atlântico Sul, 1972

⁽⁴⁵⁾ Idem, *Celestino Soares, Marinheiro, patriota, humanista, escritor*, Lisboa, 1972, p. 4, Sep. da comunicação apresentada ao extinto Centro de Estudos da Marinha, em 24 de Novembro de 1971, Cf. *Memórias*, Lisboa, 1972, pp. 214-215.

Composição, impressão e acabamento:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO
Rua das Trinas, 49 - 1200 LISBOA

ISBN - 972-781-009-8

ACADEMIA DE MARINHA

**ASPECTOS RECENTES DA PRESENÇA
DA TÉCNICA COSTEIRA E PORTUÁRIA
PORTUGUESA NO MUNDO**

Por

Eng. Fernando Abecasis



LISBOA - 1990

Aspectos Recentes da Presença da Técnica Costeira e Portuária Portuguesa no Mundo

Comunicação proferida pelo Eng. Fernando Abecasis na Academia da Marinha, em 11 de Dezembro de 1990

1 - INTRODUÇÃO. OBJECTIVOS DA PALESTRA

O objectivo desta palestra é referir a presença da técnica costeira e portuária portuguesa no mundo a partir da década de 40.

Ao falar no «mundo» quer-se referir o estrangeiro, excluindo os antigos territórios ultramarinos portugueses. Com efeito, se a actividade técnica no campo que está a ser examinado foi neles notável enquanto não eram «estrangeiro», depois das independências verificou-se, por um lado, que os estudos e trabalhos costeiros e portuários foram escassos, mercê da instabilidade política e circunstâncias económicas reinantes e, por outro, que os poucos trabalhos que se levaram a cabo, o foram com financiamentos não-portugueses, o que implicava, como condição de financiamento, que a sua realização fosse confiada a entidades do país financiador.

A escolha do período a partir da década de 40 funda-se em que esse período é singular, por contraste com a época anterior, em que a técnica costeira e portuária portuguesa era uma «ilustre desconhecida» fora das fronteiras nacionais.

No capítulo seguinte procurar-se-á dar uma panorâmica, necessariamente resumida, da presença recente da técnica costeira e portuária portuguesa no mundo. O autor destas linhas está em posição privilegiada para o fazer por ter sido participante directo dela e por ter chefiado, entre 1948 e 1984, o Sector de Hidráulica do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), que, como se verá, foi uma pedra básica dessa presença.

No capítulo 3 apresentar-se-ão, com certo pormenor, cinco casos específicos interessantes.

2 - PANORAMA A PARTIR DA DÉCADA DE 40

A partir de meados da década de 40, Portugal começa, pouco a pouco, a estar activamente presente - com pessoas e comunicações - em reuniões técnicas inter-

nacionais - congressos, simpósios, comissões, grupos de trabalho - em que frequentemente desempenha papeis de responsabilidade.

A comunidade técnica internacional reconhece o nível atingido pela engenharia costeira e portuária portuguesa: Portugal é chamado a organizar, em 1949, o primeiro congresso pós-guerra de Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação (AIPCN); em 1957, o 7.º Congresso da Associação Internacional de Investigações Hidráulicas (AIRH) e, em 1964, a 9.ª Conferência Internacional de Engenharia Costeira (promovida, cada dois anos, pela American Society of Civil Engineers), para além de muitas outras realizações de menor relevo.

Ocorre por esta ocasião um facto que se considera decisivo e de transcendente importância para os problemas que estão a ser examinados: o lançamento, no início de 1949, do Sector de Hidráulica (abragendo, entre outras coisas, a hidráulica costeira e a técnica portuária) do LNEC, fundado, por sua vez, em 1946-47, onde existia um «espírito novo», mercê da mentalidade que Manuel Rocha lhe soubera imprimir e de que o autor beneficiou largamente, facto que deixa registado com gratidão e saudade.

Teve o autor destas linhas a honra e o proveito de ser, desde a sua fundação e durante cerca de 36 anos, o chefe do Sector Hidráulico do LNEC. Nessa qualidade, contribuiu para a formação e para a actividade de um desenvolvido e notável grupo de especialistas e foi, obviamente, ele próprio, fortemente influenciado por esse grupo, ao qual não quer deixar de manifestar os sentimentos mais vivos, saudosos e fraternos de amizade e gratidão.

Correndo o risco de ser omisso, do qual pede desde já desculpa, não quer deixar de referir os nomes de Castanho, Reis de Carvalho, Vera Cruz, Pires Elias, Mota Oliveira, Barceló, Mendes de Carvalho, Pita, Marcos Rita, Clímaco, Figueira, Covas e tantos outros, de passagem eventualmente mais efêmera pelo LNEC.

O Sector de Hidráulica do LNEC vai desenvolvendo as suas instalações e equipamento e começa a ser cada vez mais reconhecido como um dos grandes laboratórios a nível internacional. Isto reflecte-se não só intenso intercâmbio que mantém com instituições estrangeiras congêneres, mas também no facto de ser chamado a intervir na resolução de problemas costeiros e portuários em todo o mundo. Estuda a criação de novas praias do Flamengo (1962-64) e Botafogo (1964) e o alargamento da praia da Copacabana (1968-70), no Rio de Janeiro, cujas realizações são êxitos consagrados e espectaculares dos estudos. Leva a cabo os estudos para melhoria do acesso marítimo ao porto industrial de Huelva, no sul de Espanha (1970-75), cuja realização é outro êxito. Intervém nos estudos das ligações navegáveis entre o lago de Maracaibo e o mar, na Venezuela (1973-76). Realiza alguns ensaios de obras destinadas a proteger a cidade de Veneza contra as inundações. Apoia os estudos do porto de Sta. Eufémia, no sul da Itália. Entre 1984-1988 realiza a parte experimental do estudo de desenvolvimento do porto de Montevidéu no Uruguai. Para além disso leva a cabo dezenas de estudos de menor importância para o estrangeiro. Simultaneamente planeia, programa e realiza estudos de investigação de base no domínio costeiro e portuário, cujos resultados, na forma de relatórios, teses, comunicações a reuniões internacionais, memórias, artigos, etc., são difundidos por todo o mundo.

A nível de empresas de projectos e individual, também a presença portuguesa no estrangeiro toma relevo. A Profabril realiza o projecto dum estaleiro naval no Bahain; a Hidrotécnica portuguesa leva a cabo numerosos estudos costeiros e portuários em Marrocos; a Consulmar actua também no estrangeiro,

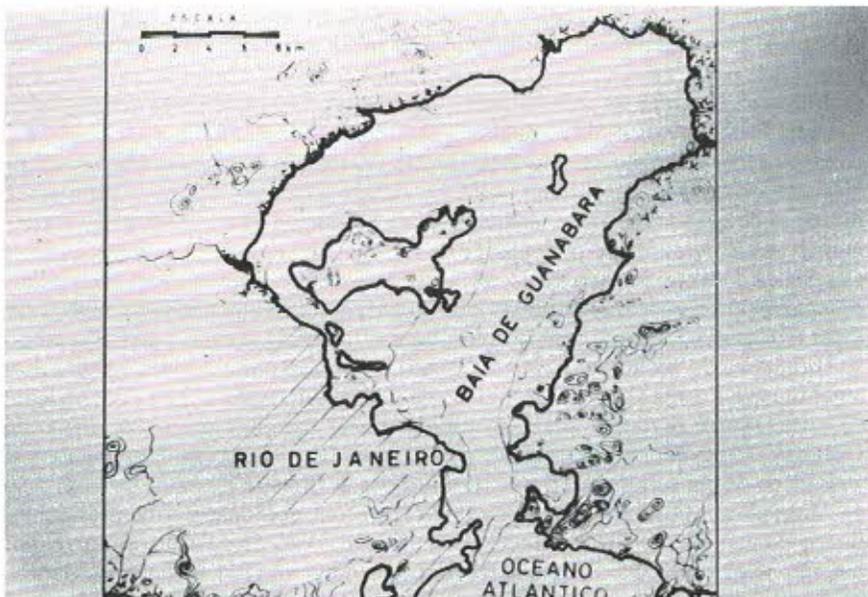
designadamente na Líbia. Carlos Abecasis é, durante muitos anos, um dos quatro membros internacionais que apreciam a aceitabilidade das comunicações propostas para as Conferências Internacionais de Engenharia Costeira, promovidas, como já se referiu, pelos americanos. Gervásio Leite desempenha-se, com brilho invulgar, da presidência da Comissão da AIPCN para o estudo das condições de recepção de grandes navios. Vasco Costa é membro activo de diversas comissões da mesma AIPCN, designadamente das que estudam a recepção de grandes navios e as defensas de acostagem; para além disso realiza numerosas actividades de peritagem e de docência no estrangeiro, destacando-se a presença docente, desde o início dos anos 70, no «Internacional Seminar on Port Management» e no «International Course in Hydraulic Engineering», ambas em Delft (Holanda). Castanho, como consultor da UNESCO, dá apoio ao Laboratório da Hidráulica do Technion em Haifa (Israel) (1962), ao Laboratório de Hidráulica argentino de Ezeiza (1971) e ao Centro da Hidrologia Aplicada de Porto Alegre (Brasil) (1969); participa ainda no estudo global dos problemas das praias do Uruguai (1976-79). Reis de Carvalho e Vera-Cruz exercem frequentemente actividade de consultoria no Brasil. O autor destas linhas é membro da Comissão de Hidráulica Marítima da AIRH (1969-75) e um dos quatro vice-presidentes internacionais da AIPCN, a mais elevada posição, nesta associação, atingível por um não-belga (1980-85); lecciona em numerosos cursos (Rio de Janeiro, Madrid, Veneza, Casablanca, Agrigento) e profere numerosas conferências (desde o Conselho Superior de Obras Públicas de Itália até às universidades de Liège e de Lovaina); é membro dum júri de agregação para o ensino universitário na Universidade de Liège (1980); é convidado pela Universidade de Bolonha a intervir num colóquio integrado nas comemorações do seu 9º Centenário (1989); actua como consultor de um consórcio de empresas italianas, em estudos para proteger Veneza das inundações (1975-76) e do governo marroquino para problemas dos portos fosfateiro de Jorf Lasfar e petrolífero de Mohammédia.

3 - ALGUNS CASOS PARADIGMÁTICOS

3.1. - Criação da praia do Flamengo, no Rio de Janeiro

No interior da baía de Guanabara (Rio de Janeiro) existia, em 1962, um aterro artificial limitado por uma retenção marginal de enrocamento, sem praia adjacente (Fig. 1, 2 e 3). O local era atingido por ondas de altura, em geral, muito pequena, sempre inferior a 2 m, em consequência da pequena largura da entrada da baía. Essa pequena largura, conjugada com as sucessivas refrações e difracções das ondas no interior da baía, tinha como efeito que a configuração planimétrica das ondas no local era praticamente constante, qualquer que fosse o rumo das ondas em mar aberto.

Pretendia-se criar uma praia estável, por alimentação artificial, ao longo de toda a retenção marginal atrás referida. Por solicitação da SURSAN (Superintendência de Urbanização e Saneamento do Estado da Guanabara) foi levado a cabo um estudo do problema no LNEC, onde foi construído um modelo físico representando a zona sul da baía de Guanabara (Fig. 4). Esse modelo



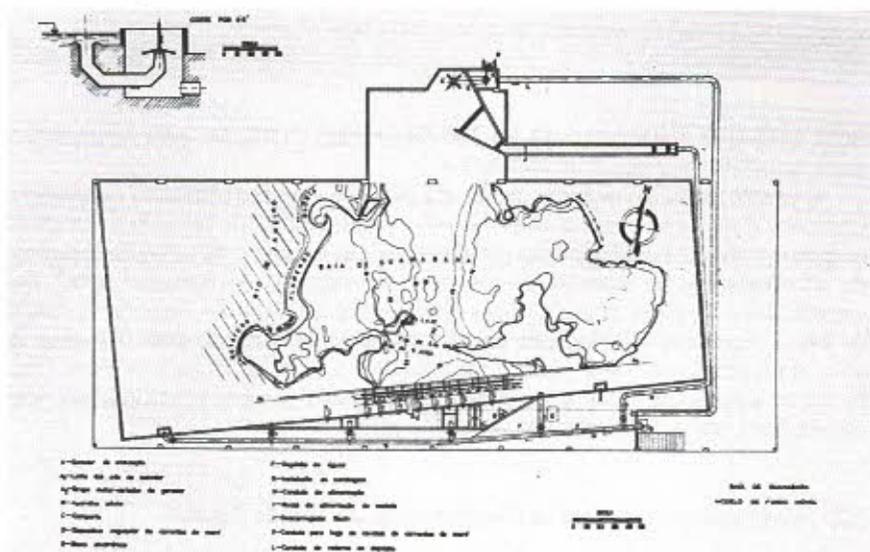
1 - A baía de Guanabara.



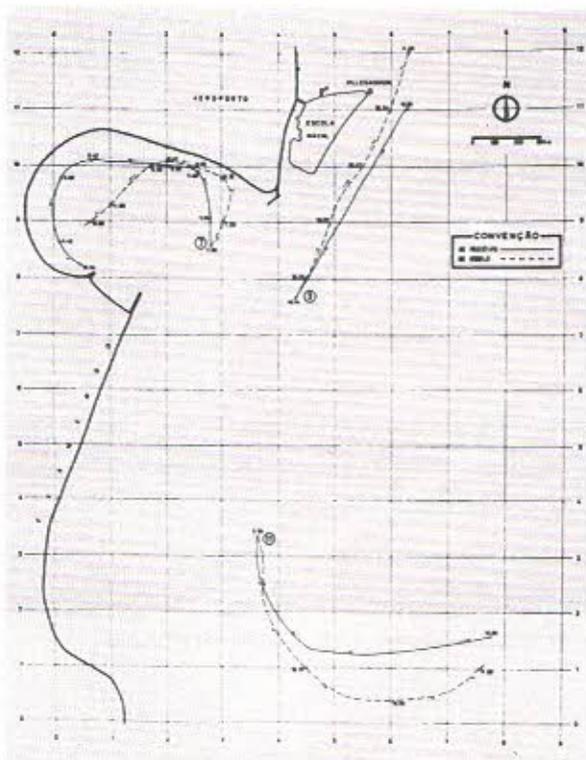
2 - A zona sul da baía de Guanabara.



3 - Vista aérea da cidade do Rio de Janeiro, mostrando a orla do aterro do Flamengo.



4 - Planta do modelo físico da baía da Guanabara, vendo-se no canto superior esquerdo um pormenor do sistema que permitia a reprodução instante a instante das correntes de maré que ocorriam na fronteira entre as zonas sul e norte da baía.



5 - Operação de calibração das correntes de maré no modelo, por comparação de percursos de flutuadores lançados em pontos homólogos do protótipo e do modelo.

tinha as escalas 1:100 (vertical) e 1:300 (horizontal) e utilizava, para representar a areia, baquelite triturada de densidade 1,41.

O estudo levou à conclusão de que era possível atingir o objectivo pretendido. Contudo, tendo em conta a configuração planimétrica de equilíbrio da praia (condicionada pela configuração planimétrica das ondas) e da retenção marginal de enrocamento, foi necessário construir em esporão de retenção numa das extremidades da praia. A areia para a alimentação artificial foi dragada do fundo da baía e repulsada directamente para a praia por meio de tubagem flutuante. A obra, uma praia com 1800 m de comprimento e 150 m de largura máxima (Fig. 6) foi concluída em 1964 e matém-se actualmente perfeitamente estável, sem necessidade, até ao presente, de recarga de areia.

3.2 - Alargamento da praia de Copacabana, no Rio de Janeiro.

Ao contrário do que ocorreu no caso descrito na alínea anterior, em que, por alimentação artificial, se criou uma praia estável num local onde não existia praia, o caso de Copacabana consistiu no alargamento de uma praia existente



6 - A praia do Flamengo.

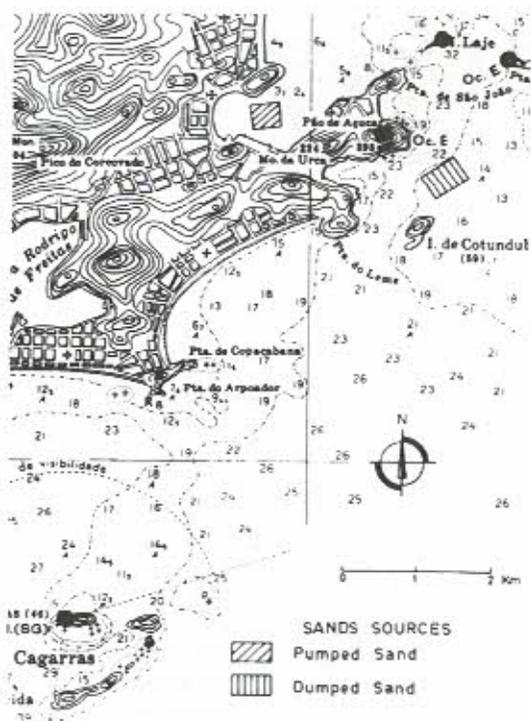
para atender a problemas de circulação urbana. Ao longo dos 5 Km da praia existia (1968) uma avenida, a Avenida Atlântica (Fig.7 e 8), completamente insuficiente para o tráfego e sem possibilidade de alargamento, uma vez que, dum lado, existiam grandes edifícios e, do outro, a praia não tinha largura para permitir o alargamento da avenida, sucedendo mesmo que, em ocasiões de temporal, as ondas galgavam a avenida, impedindo a circulação e chegando a alcançar o passeio e os prédios fronteiros (Fig. 9).

O problema foi resolvido por meio dum alargamento da praia de valor médio de cerca de 90 metros, recorrendo a uma alimentação artificial de $3,5 \times 10^6$ m³ de areia.

Havia duas possíveis origens para a areia de alimentação (para além, evidentemente, de outras menos interessantes) (Fig.8). A primeira consistia em obtê-la nos fundos da baía de Botafogo e bombá-la até Copacabana através de uma tubagem de 6 Km de extensão, colocando-o na parte superior da praia; a



7 - Bairro e praia de Copacabana, com a Av. Atlântica, em 1968.



8 - Planta da praia de Copacabana entre as pontas do Leme e de Copacabana. Estão assinaladas as duas zonas de empréstimo utilizadas.

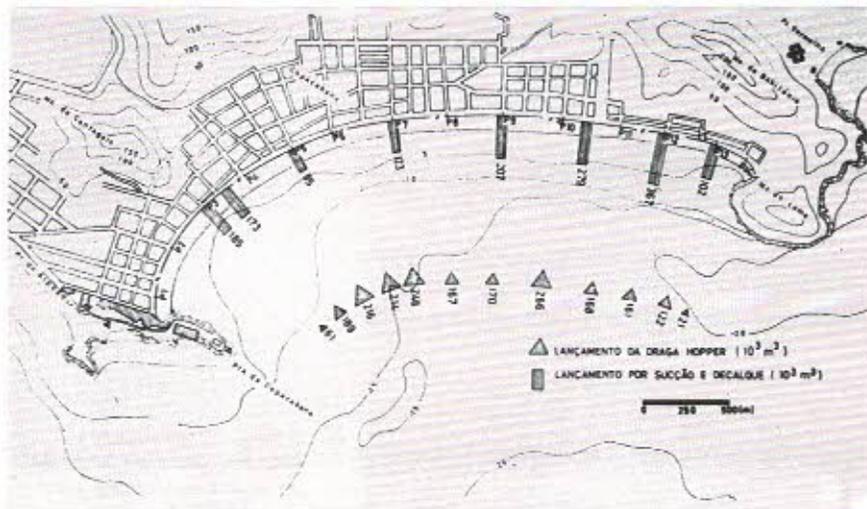


9 - A praia de Copacabana junto da ponta de Copacabana em dias de temporal.



10 - A draga «Transmundo» lançando areia em frente da praia de Copacabana, junto ao morro do Leme, em profundidades de cerca de 4 m.

segunda consistia em dragá-la do fundo do mar com draga de porão. Neste último caso não era fácil repulsar a areia até à praia, por causa da dificuldade de atravessamento da linha de rebentação pela tubagem de repulsão, e seria necessário depositar a areia em fundos de cerca de (-5) a (-4), aproximando-se a própria draga o mais possível da praia (Fig. 10), esperando-se que a acção da ondulação se encarregasse, pelo menos parcialmente, de transportar para a parte alta da praia a areia colocada em fundos de cerca de (-4). A primeira solução correspondia a uma areia mais cara e mais fina que a areia nativa de Copacabana; contudo, o seu modo de colocação garantia um aproveitamento praticamente total da mesma. A segunda solução correspondia a uma areia mais barata e de melhor granulometria, mas apresentava o inconveniente de incertezas na eficácia ou rendimento da operação, tendo em conta o local de lançamento da areia; além de que a experiência existente de operações de «offshore dumping» não era animadora. Após cuidadosos estudos, realizados, a pedido também da SURSAN, no LNEC, em gabinete e com recurso a um modelo físico, a solução adoptada foi mista, tendo-se colocado $1,5 \times 10^6 \text{ m}^3$ de areia pelo primeiro método e $2 \times 10^6 \text{ m}^3$ pelo segundo (Fig. 11). A operação terminou com pleno êxito em Maio de 1970 e a praia tem-se mantido até ao presente perfeitamente estável (Fig. 12 e 13). É curioso notar que, após a conclusão da operação de alimentação, a largura da praia continuou a aumentar até fins de 1970. E acrescenta-se que não foi necessário construir obras complementares para apoio da alimentação artificial. Com efeito, o estudo tinha incidido sobre hipóteses de alargamento compreendidas entre 50 e 150 m e tinha mostrado que, apenas para alargamentos superiores a 120 m seria necessário considerar uma estrutura de retenção na zona do morro do Leme.



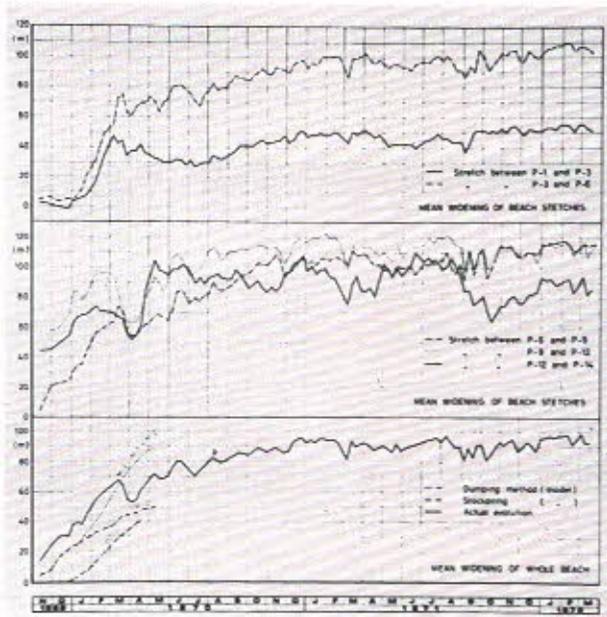
11 - Esquema de alimentação artificial da praia de Copacabana levada a cabo.



12 - Praia de Copacabana e Av. Atlântica após o alargamento.



13 - Praia de Copacabana na actualidade. Dos 90 m de alargamento, cerca de 40 foram utilizados para alargar a Av. Atlântica e cerca de 50 para alargar o areal.



14 - Gráficos da evolução das larguras da praia. Notar que, após a conclusão da colocação de areia, em Maio de 1970, a largura continuou a aumentar, correspondendo ao trabalho do mar transportando para a parte alta da praia a areia colocada em fundos de (-4).

3.3 - DEFESA DE VENEZA CONTRA AS INUNDAÇÕES

3.3.1. - Os problemas ocorrentes na laguna de Veneza

A laguna de Veneza está situada no topo noroeste no Adriático (Fig. 15). Tem uma forma alongada, com eixo aproximadamente circular paralelo ao litoral, cerca de 50 Km de extensão e uma dimensão transversal variando entre cerca de 10 e 13 Km (Fig. 16). As profundidades na maior parte da laguna não excedem 1,20 m; existem porém numerosos canais cruzando as zonas menos profundas e também ilhas, numa das quais, aliás ela própria entrecortada por numerosos canais, se situa a cidade de Veneza, actualmente ligada a terra firme por uma ponte. Na periferia da laguna, do lado do continente, existem numerosas zonas destinadas à cultura piscícola («valli da pesca»), separadas da laguna propriamente dita e com comunicação hidráulica com esta condicionada. A laguna está separada do mar por um extenso cordão litoral, com a forma aproximada dum arco de circunferência e largura variável entre umas escasas dezenas de metros na sua extremidade meridional até cerca de 3 km na zona setentrional. Este cordão litoral é cortado por três embocaduras, todas elas estabilizadas e regularizadas por molhes paralelos — as embocaduras do Lido, de Malamocco e de Chioggia. A primeira, do Lido, a mais setentrional, tem a orientação NW-SE, uma largura de 900 m; e profundidades da ordem dos 12 m. Dá acesso ao canal que conduz ao porto comercial de Veneza. Segue-se-lhe, no sentido N-S, a embocadura de



15 - O Adriático. A laguna de Veneza situa-se no seu topo noroeste. Notar a pequena profundidade do Adriático, principalmente da sua metade setentrional.

Malamocco, com uma largura de 500 m e profundidades de cerca de 15 m, que dá acesso ao canal que conduz ao porto industrial de Marghera, situado na orla interior da laguna. A terceira embocadura, a de Chioggia, tem uma largura de 600 m e uma profundidade de 8 m e dá passagem apenas a embarcações de pesca.

O problema que fundamentalmente aflige Veneza reside nas inundações relativamente frequentemente, com intensidade e duração variáveis, a que fica submetida, com graves inconvenientes higiénicos, económicos e sociais: a invasão dos arruamentos marginais dos canais e dos pisos baixos dos edifícios por parte da água da laguna, fortemente inquinada, acarreta danos nas alvenarias, agravando a deterioração provocada pela humidade que as penetra, por capilaridade, a partir dos canais; a necessidade de desocupar habitações, lojas e escritórios situados nos pisos térreos; a dificuldade de circular a pé ou de barco, pelo menos ao longo dos canais mais pequenos, devido à diminuição do tirante de ar sob as pontes; e a consequente



16 - A laguna de Veneza. Distinguem-se perfeitamente as três embocaduras e os canais principais, que se desenvolvem no meio de zonas menos profundas (a escuro). A cidade de Veneza situa-se à beira do canal que parte da embocadura sententrional - a do Lido.

perturbação nos serviços públicos e no normal desenvolvimento das actividades individuais e das actividades turísticas.

A cota de água +0,80 m referida ao zero do marégrafo da Punta della Salute (em frente de S. Marcos, na margem oposta do Canal Grande) (Fig. 17) corresponde ao início da inundação das zonas mais baixas da cidade, embora sem inconvenientes graves. Para dar uma ideia das frequências de ocorrência das inundações, apresentam-se no quadro seguinte, relativamente aos anos de 1966 a 1969, os números de dias e de horas em que se verificaram, no referido marégrafo, cotas de água superiores a determinados valores, a partir de +0,80 m.

O acontecimento mais grave de que há memória registou-se no dia 4 de Novembro de 1966 em que a água atingiu o nível de 1,94 m (cerca de 1 m de altura na Praça de S. Marcos), tendo chegado a manter-se durante oito horas e dez minutos acima da cota +1,70 m.

		COTAS DA ÁGUA SUPERIORES A				
		+0,80 m	+0,90 m	+1,00 m	+1,10 m	+1,20 m
1966	dias	63	26	7	3	3
	horas	215	77	35	26	20
1967	dias	35	12	5	2	1
	horas	90	31	18	8	4
1968	dias	29	23	12	4	3
	horas	148	88	40	17	9
1969	dias	58	26	13	4	1
	horas	196	82	31	9	2

3.3.2 - As causas das inundações

Julga-se frequentemente que a causa das inundações em Venezia e outros centros históricos da laguna reside no assentamento progressivo dos terrenos sobre os quais eles assentam. Na realidade esse assentamento existe, embora de intensidade limitada. A longo prazo tem sido da ordem de 1,2 mm por ano; nos últimos tempos tem-se acentuado, atingindo, entre 1952 e 1968, valores anuais que variam entre 3,8 e 5 mm; desde o início do século alcançou um valor de cerca de 30 cm. As causas desse assentamento têm origem quer natural (assentamento generalizado das formações da bacia venética e compactação dos sedimentos miocénicos e pliocénicos desde a sua deposição) quer nas intervenções humanas (exploração intensiva dos lençóis freáticos, aumento das cargas provocado pela urbanização e pela realização de aterros). Para combater tais assentamentos foi interdita a abertura de novos poços, indo-se buscar a água necessária a cursos de água vizinhos.

Esses assentamentos contribuem, evidentemente, para tornar mais intensas as inundações. Porém, a causa principal destas está ligada ao regime de níveis no Adriático; a sua intensidade e frequência nos últimos tempos deve-se ao facto, relativamente recente, de que as três embocaduras da laguna são amplas, profundas e estabilizadas, e regularizadas por molhes, em consequência do que os níveis atingidos no interior da laguna em frente de S. Marcos sofrem pequena redução em relação aos níveis no mar aberto.

Os níveis de água no Adriático estão condicionados por inúmeros factores que se vão descrever sucintamente. Como factores regulares citam-se as variações do nível médio (quer de carácter estacional, quer a longo prazo) e as marés. Como factores aleatórios ou menos regulares, apontam-se a influência do vento, das depressões atmosféricas e das oscilações de longo período (ou «seiches») de todo o Adriático.

O nível médio do Adriático tem subido, nos últimos 50 anos, cerca de 1 mm por ano; as suas variações estacionais apresentam amplitudes da ordem dos 40 cm, com níveis médios máximos em Outubro-Novembro e mínimos em Março -Abril.

As marés apresentam amplitudes máximas da ordem de 60 cm, com valores praticamente iguais das componentes diurna e semidiurna.



17 - Praça de S. Marcos junto ao canal Grande, em circunstâncias normais. Notar a pequena diferença de nível entre as águas do canal e o piso da praça.

Dada a configuração alongada do Adriático, na direcção NW-SE, limitado lateralmente por cadeias montanhosas ao longo das costas italiana e jugoslava, o vento SE produz o conhecido efeito de acumulação e subida de nível na sua extremidade noroeste, onde se situa a laguna de Veneza, tanto mais acentuada quanto mais intenso e persistente for o vento.

A ocorrência de depressões atmosféricas no alto Adriático tem como consequência uma subida local do nível do mar; como se sabe, a uma depressão de 1 cm de mercúrio corresponderá uma subida de nível da água de 13,6 cm.

Finalmente o Adriático oscila em massa, duma forma quase permanente, excitado pela passagem de sobrepressões e depressões atmosféricas. Esta oscilação de massa (ou «seiche»), de carácter «livre», com períodos que dependem da geometria do próprio Adriático, apresenta, obviamente, uma zona ventral no limite fechado do Adriático, onde se situa a laguna de Veneza e onde, portanto, as amplitudes verticais são máximas. O período fundamental desta oscilação é de cerca de 21 horas e o da primeira harmónica, muito menos intensa, de cerca de 11 horas. As amplitudes, que dependem da intensidade das causas que originaram a oscilação, são mais fortes de Outubro a Março, podendo exceder os 50 cm.

A sobreposição de todos os fenómenos que acabam de ser apontados pode dar origem à ocorrência de níveis no Adriático, em frente da laguna de Veneza, consideravelmente superiores aos correspondentes às marés astronómicas. A gravidade dos resultados dessa sobreposição dependerá da intensidade dos fenómenos que se sobrepõem e da sua maior ou menor simultaneidade. De notar que o acontecimento mais desfavorável verificado, as já referidas inundações de 4 de

Novembro de 1966, ocorreu com marés mortas.

Quando às marés se sobrepõem alguns dos outros fenómenos, a variação de níveis no Adriático perde o carácter sinusoidal próprio das marés, verificando-se «marés-atípicas». Nessa ocasião constata-se que a redução dos níveis, do mar para o interior da laguna, é praticamente nula.

Para o agravamento das inundações contribuem também os caudais de água doce afluentes à laguna; o seu efeito porém não é significativo, uma vez que apenas afluem às mesmas linhas de água de pequena importância. Também tem tido influência no agravamento dos fenómenos nos últimos tempos a diminuição da área da laguna pela realização de aterros na sua periferia, para a criação de zonas industriais, e a criação de zonas de cultura piscícola. Com efeito, quanto menor é a área molhada da laguna tanto menor é a redução de níveis que se verifica entre o mar e o interior desta.

3.3.3. - Remédio para as inundações

Como ressalta obviamente do que foi exposto acerca das causas das inundações, a solução do problema das inundações ocorrentes nos centros históricos da laguna de Veneza consiste, fundamentalmente, no controle das embocaduras lagunares de forma a impedir que os altos níveis por vezes ocorrentes no Adriático se propaguem para o interior da laguna. Para além desse controle têm interesse outras medidas, embora de menor efeito: a diminuição dos assentamentos gerais dos terrenos, o controle das linhas de água que afluem à laguna, a manutenção ou eventual aumento da área da superfície lagunar mediante a suspensão da realização de aterros na laguna, para fins urbanísticos ou industriais, ou a abertura de zonas de cultura piscícola.

No entanto, o controle das embocaduras lagunares encontra-se fortemente condicionado. Com efeito, as características desse controle não podem deixar de ter em conta factores contraditórios:

- a necessidade de conseguir, por vezes, uma forte redução dos níveis lagunares, o que implica fortíssimos estrangulamentos e, em casos extremos, fechos totais das embocaduras;
- as exigências da navegação através das embocaduras, o que implica larguras mínimas e velocidades de escoamento máximas a respeitar (da ordem da centena de metros para as larguras e de 2,5m/s para as velocidades);
- a manutenção do equilíbrio hidrodinâmico, ecológico e sanitário da laguna.

3.3.4. - Projecto e execução das obras

Em Setembro de 1975, o governo italiano abriu um concurso internacional para «o projecto e a execução das intervenções dirigidas à conservação do equilíbrio hidrogeológico da laguna de Veneza e ao abaixamento das águas nos centros históricos», em que a natureza das intervenções a realizar, embora deixada livre aos concorrentes, deveria ter em conta o respeito pela funcionalidade do sistema portuário existente e os resultados dos estudos realizados anteriormente, pelo que deveria consistir fundamentalmente num sistema de obras fixas de regulação das embo-

caduras lagunares a completar progressivamente por partes com órgãos móveis permitindo atingir o fecho total das mesmas.

O autor destas linhas foi consultor, para os estudos necessários à concepção e projecto da solução a considerar na preparação da proposta (que duraram cerca de ano e meio), do grupo formado pelas empresas italianas Vianini e Fondedile, um dos seis que se apresentaram ao concurso.

Posteriormente têm ocorrido diversas vicissitudes em relação a este problema; até à data, porém, não foram iniciadas quaisquer obras.

3.4 - Melhoria das condições de ligação ao mar ao lago de Maracaibo, na Venezuela

Os jazigos de petróleo da Venezuela estão situados no lago de Maracaibo (Fig. 18) na zona oeste do país. Este lago, de forma grosseiramente oval, com cerca de 160 km de norte a sul e 110 km de leste a oeste, comunica naturalmente com o mar (golfo da Venezuela), por meio dum sistema complexo que tem na



18 - Lago de Maracaibo



19 - Baía do Tablazo. Notar o canal de navegação, que se prolonga pelo golfo da Venezuela adentro. As ilhotas que se vêm ladeando o canal de navegação têm a sua origem na deposição de dragados extraídos do canal de navegação.

sua parte terminal a baía de Tablazo que, por sua vez, está separada do golfo da Venezuela por um cordão litoral sedimentar, entrecortado de diversas embocaduras mais ou menos estáveis (Fig. 19).

O canal de navegação para a exportação do petróleo bruto desenvolve-se através desse sistema e tem de ser mantido artificialmente, na extensão de mais de 60 km, na baía de Tablazo e na zona contígua do golfo da Venezuela, que são sede de fenômenos sedimentares extremamente complexos e intensos.

Em 1973 era necessário dragar 15 a 20 milhões de metros cúbicos de sedimentos por ano ao longo do canal de navegação para manter uma profundidade de -8 (Z.H.), que permitia a navegação a navios de cerca de 40.000 toneladas de porte bruto, havendo dúvidas, por parte das entidades venezuelanas responsáveis, se essa dragagem era realizada da maneira mais eficaz; além disso tinha-se construído um extenso molhe rectilíneo ao longo da orla oriental do



20 - O molhe de protecção da entrada do canal de navegação no golfo da Venezuela. Vêm-se dois petroleiros cruzando-se.

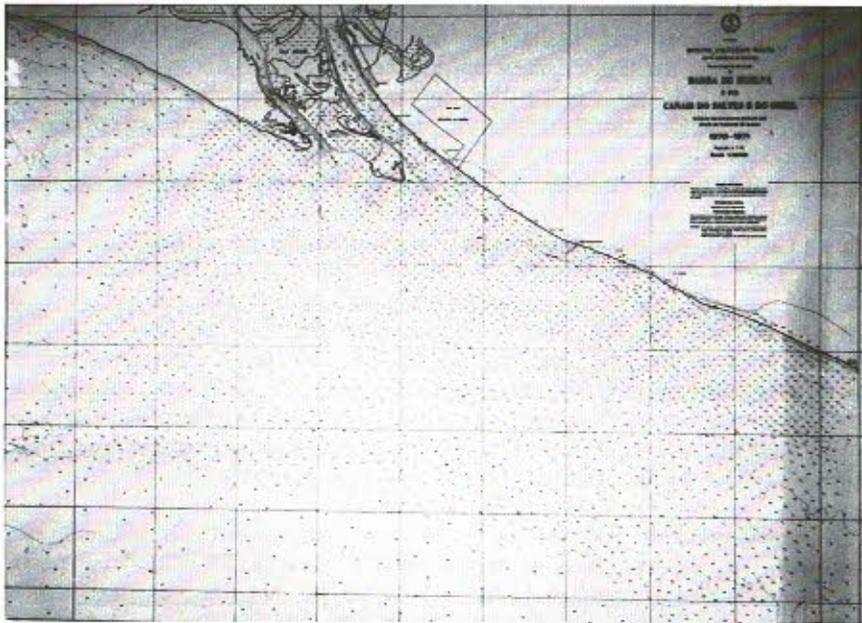
troço do canal de navegação de entrada no golfo da Venezuela (Fig. 20), havendo dúvidas se ele constituía a solução mais adequada.

O «Instituto Nacional de Canalizaciones» da Venezuela, entidade responsável pela manutenção do canal de navegação, solicitou o apoio do LNEC para a apreciação dos problemas expostos. Após a realização de diversas missões à Venezuela entre 1973 a 1975, foi elaborado um extenso relatório sobre o assunto.

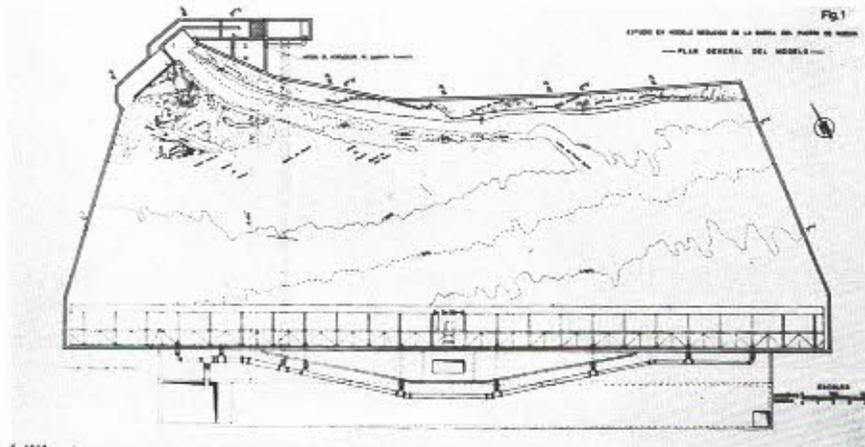
3.5. - Melhoria das condições de acesso marítimo ao Porto de Huelva em Espanha

O porto de Huelva, no sudoeste da Espanha, situa-se a cerca de 60 km da fronteira hispano-portuguesa do Guadiana. É um porto industrial de grande importância (um dos poucos portos autónomos de Espanha) que, em 1969, movimentava cerca de 15 milhões de toneladas de carga (ligeiramente mais que aquilo que o porto de Lisboa movimentava na mesma época), fundamentalmente constituída por granéis sólidos e líquidos: minérios, produtos químicos e combustíveis.

Situado no estuário do rio Odiel que, em plena zona portuária conflui com o rio Tinto, o seu acesso marítimo é constituído pela parte terminal do estuário comum ao Odiel e ao Tinto: o canal do “Padre Santo” (Fig.21). Esse canal era mantido, na ocasião, à cota de - 8 (Z.H.) por meio de dragagens levadas a cabo por um trem de dragagem do próprio porto, em operação permanente, extraíndo anualmente um volume de dragados da ordem dos 2 milhões de metros cúbicos.



21 - Os canais do Padre Santo e de Saltés.

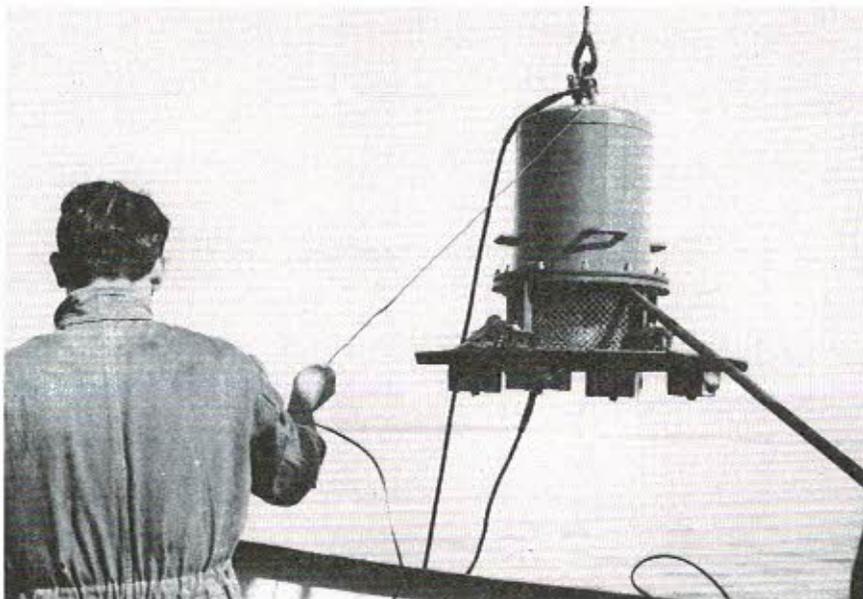


22 - O modelo reduzido para estudo do porto de Huelva.

Essa parte terminal do canal do Padre Santo (e aliás todo o troço desde a fronteira portuguesa) está sujeita a um regime aluvionar semelhante ao da costa sul portuguesa na vizinhança da embocadura do Guadiana: um transporte litoral de areias de sentido quase único W-E, com um saldo sedimentar apreciável. São essas areias que se acumulam no canal de navegação obrigando às dragagens atrás referidas. Alguns quilómetros a oeste da embocadura do canal do "Padre Santo" situa-se a embocadura do Saltés (Fig.21) com morfologia e fisiografia semelhante às do canal do "Padre Santo", mas servindo apenas um pequeno porto de pesca (Punta Umbria), que não exige grandes profundidades no seu acesso.

Em 1968 a Direcção do porto de Huelva lançou um concurso internacional limitado para a realização de estudos, com recurso a modelo reduzido físico, com o fim de procurar uma solução que permitisse simultaneamente aumentar as profundidades do canal do Padre Santo, em princípio até - 10 (Z.H.), e diminuir (se possível anular) as dragagens de manutenção. Para esse concurso foram convidados o Laboratório de Delft, na Holanda, o laboratório da SOGREAH (Grenoble, França) e o LNEC, tendo sido as respectivas propostas apresentadas em Fevereiro de 1969. Após a apreciação das mesmas foi o estudo adjudicado ao LNEC, tendo sido assinado o respectivo contrato em 31 de Dezembro do mesmo ano.

O estudo decorreu entre Janeiro de 1970 e princípios de 1975, utilizando um modelo físico de fundo móvel, às escalas de 1/500 (horizontal) e 1/100 (vertical), representando as embocaduras do Odiel e do Saltés, bem como extensos troços (cerca de duas dezenas de quilómetros) da costa contígua (Fig.22), nele se reproduziam as ondas, as marés e as correntes de maré nos dois estuários. As areias eram



23 - Colocação na água dum ondógrafo de pressão.

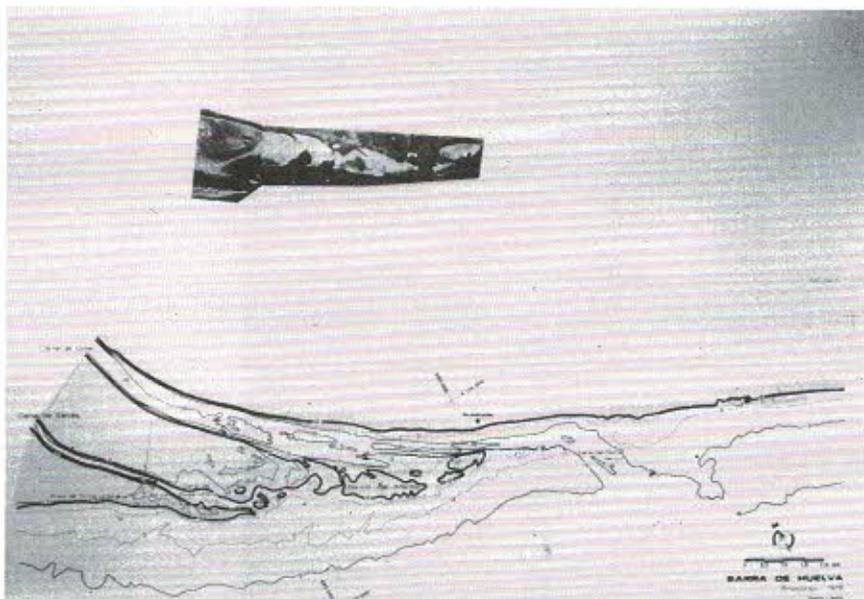


24 - Imagem de radar para a determinação do rumo das ondas.

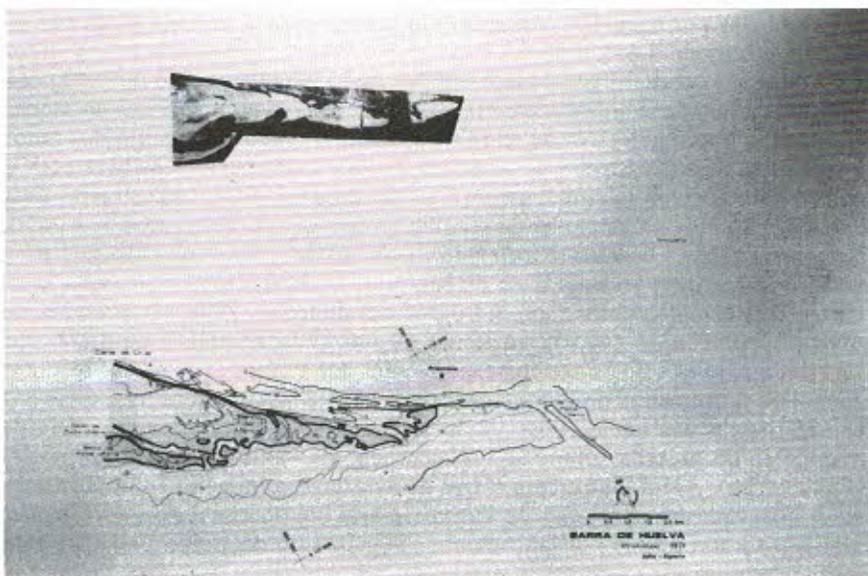
representadas por baquelite triturada com granulometria imposta pelas leis de semelhança modelo-protótipo.

Durante o primeiro ano e meio (inícios de 1970 até ao Verão de 1971) dos estudos, enquanto se construíam as infraestruturas e o equipamento do modelo, e com o duplo objectivo de adquirir o domínio do conhecimento dos fenómenos que se processavam na zona em estudo e de obter elementos para a construção, a calibração e a exploração do modelo, foi levada a cabo uma extensa e completa campanha de recolha e obtenção de elementos de campo. Esta campanha, planeada e orientada pelo LNEC, foi realizada por uma equipa do Instituto Hidrográfico da Marinha. Incluiu, como elementos principais, três levantamentos topo-hidrográficos de toda a zona, observações de marés, medições de caudais ao longo de um ciclo completo de maré, nas secções do Odiel e do Saltés correspondentes aos limites do modelo, recolhas e análises de amostras de sedimentos, observações sistemáticas tri-diárias das características das ondas (observação de amplitudes e períodos por meio de ondógrafo de pressão submerso e observação de rumos por meio de radar) (Fig.23 e 24). Além disso, com o fim de averiguar a maneira como as areias se deslocavam desde a praia de Punta Umbria até ao canal do Padre Santo, realizou-se um estudo por lançamento e seguimento de areias marcadas com luminóforos de várias cores.

Os ensaios em modelo, que foram iniciados logo após a conclusão da campanha de campo, tendo prosseguido até meados de 1975 (Fig.25, 26 e 27),



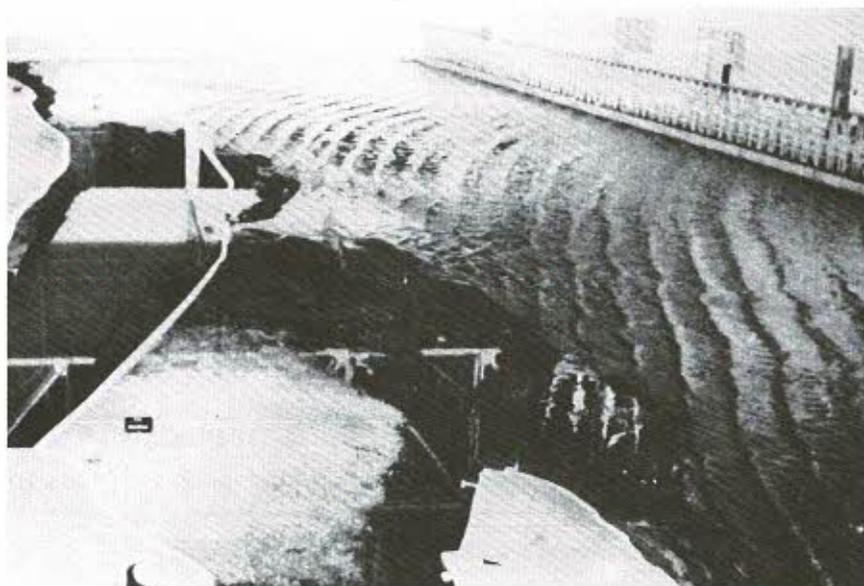
25 - Ensaio do porto de Huelva. Fase de taragem do modelo. Comparação entre o modelo e o protótipo em Julho-Agosto de 1970.



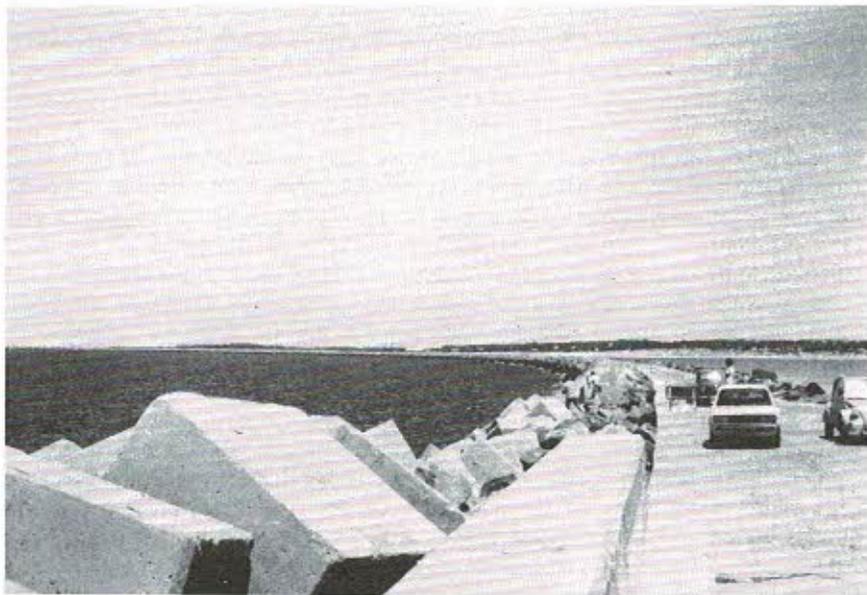
26 - Ensaio do porto de Huelva. Fase de taragem do modelo. Comparação entre o modelo e o protótipo em Julho-Agosto de 1971.

levaram à conclusão de que a medida conveniente para atingir o objectivo desejado era a construção dum longo dique ou molhe, com cerca de 13 km de extensão, ao longo da margem direita do canal do Padre Santo (Fig.27). Este molhe desenvolvia-se, na maior parte da sua extensão, em pequenas profundidades, sobre um banco natural submerso ou semi-submerso existente; apenas no seu troço terminal as profundidades aumentavam, atingindo, na testa do molhe, o - 10 (Z.H.). Os ensaios mostraram que esse molhe deteria as areias provenientes de poente durante umas dezenas de anos, sendo necessário posteriormente tomar certas medidas (prolongamento do molhe, operação de "by-passing" de areia, construção de pequenos molhes transversais, etc); mostravam ainda que não seria possível conseguir o aprofundamento pretendido do canal do Padre Santo, por acção apenas dos agentes naturais, mesmo após a construção do molhe, sendo portanto inevitável uma extensa campanha de dragagens de primeiro estabelecimento, mas que as profundidades assim conseguidas (até ao - 10 (Z.H.)) se manteriam naturalmente, com a eliminação, portanto, das dragagens de conservação.

O molhe preconizado em consequência dos estudos foi executado nos anos seguintes à conclusão dos ensaios, tendo-se confirmado as previsões destes quanto ao comportamento dos fundos do canal do Padre Santo (Fig. 28). Apenas se verificou o transporte de alguma areia, por acção do vento sobre a parte seca da zona de acumulação a barlar do molhe, para o canal do Padre Santo, o que levou a aconselhar a estabilização dessa zona por meio de elementos vegetais.



27 - O modelo do porto de Huelva em ensaio, vendo-se o dique ou molhe cuja construção foi recomendada.



28 - O molhe resultante dos estudos em modelo, na vizinhança da sua cabeça, visto do mar para a terra. À esquerda o mar aberto; à direita o canal do Padre Santo e a costa que o ladeia pela esquerda.

ÍNDICE

	Pág.
1 - INTRODUÇÃO. OBJECTIVOS DA PALESTRA	3
2 - PANORAMA A PARTIR DA DÉCADA DE 40	3
3 - ALGUNS CASOS PARADIGMÁTICOS	5
3.1 - Criação da praia do Flamengo, no Rio de Janeiro	5
3.2 - Alargamento da praia de Copacabana, no rio de Janeiro.....	8
3.3 - Defesa de Veneza contra as inundações	14
3.3.1 - Os problemas ocorrentes na laguna de Veneza.....	14
3.3.2 - As causas das inundações	17
3.3.3 - Remédio para as inundações	19
3.3.4 - Projecto e execução das obras	19
3.4 - Melhoria das condições de ligação ao mar do lago de Maracaibo, na Venezuela	20
3.5 - Melhoria das condições de acesso marítimo ao porto de Huelva, em Espanha	22

Fotocomposição
Montagem e Impressão
Litografia Tejo
1994

ACADEMIA DE MARINHA

A ACADEMIA DE MARINHA E O INSTITUTO
HISPANO-LUSO-AMERICANO DE DIREITO
MARÍTIMO (IHLADM)
(APONTAMENTO)

GUILHERME CONCEIÇÃO E SILVA



LISBOA — 1985

A Academia de Marinha e o Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo (IHLADM)

Apontamento fornecido à Academia de Marinha pelo Comte. Guilherme Conceição e Silva em 30 de Maio de 2002.

Em 1985 realizou-se em Lisboa XXXIII Conferência do Comité Marítimo Internacional (CMI), na qual delegados de diversos países analisaram questões específicas de direito marítimo na perspectiva do aperfeiçoamento da sua regulamentação internacional

Um grupo de 27 juristas espanhóis, sul-americanos e portugueses apresentou então a proposta de constituição do Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo (IHLADM), ambicioso projecto que visava a constituição de um organismo internacional tendo como fins principais o estudo e divulgação do direito marítimo internacional, e a promoção da unificação legislativa marítima na área, hispano luso americana.

A Asociación Española de Derecho Marítimo foi incumbida de organizar a Assembleia Constitutiva deste organismo, evento que veio a ocorrer nos dias 19 a 20 de Outubro de 1987, em Sevilha; a assinatura da Acta da Constituição do IHLADM realizou-se no dia seguinte, na Universidad Hispano-Americana de Santa María de la Rábida (Huelva).

O exercício da primeira Presidência coube a Portugal; passou para Espanha em 31 de Dezembro de 1990 e, a partir de 1994, aos Países da América do Sul, pela forma prevista no Artigo 10.º dos Estatutos.

No período em que a Presidência do IHLADM coube a Portugal (1987 a 1990) estava em curso a actualização das estruturas do direito marítimo português, que se pretendia colocar ao mesmo nível do dos países europeus mais avançados: havia já sido criada no âmbito do Ministério da Justiça, a Comissão de Revisão do Direito Comercial Marítimo, e os Tribunais Marítimos, que resultaram da **Lei n.º 35/86 de 4 de Setembro**.

À criação dos Tribunais Marítimos seguiu-se a revisão do *Livro III do Código Comercial* que, como se sabe, contém regulamentação da matéria

respeitante ao direito marítimo. Foi nesta perspectiva que surgiu o **Dec.-Lei 352/86 de 21 de Outubro** que introduziu importantes inovações no nosso Direito Marítimo, Ao **Dec.-Lei 352/86** seguiram-se outros Diplomas igualmente inovadoras em muitos aspectos. Foram eles o, **Dec.-Lei 431/86 de 30 de Dezembro**, relativo ao reboque; o **Dec.-Lei 349/86 de 17 de Outubro** relativo ao transporte de passageiros; e o **Dec.-Lei 191/87 de 29 de Abril** relativo ao **fretamento de navios**.

Paralelamente a estas iniciativas de índole legislativa, outras iam tendo lugar em diversas áreas: conferências, seminários, publicações de artigos em revistas e jornais evidenciaram, à época, um efectivo e actuante interesse pelo direito marítimo – interesse que se prolongou ainda por alguns anos, e que pouco a pouco se desvaneceu e acabou por extinguir, por razões que não cabe aqui analisar.

A questão que aqui importa ser formulada como uma pergunta: o que tem a Academia e a Marinha a ver com tudo que antecede? É o que passo a explicar.

À semelhança do que se passa em outros Países, o direito marítimo (público e comercial) nunca se estruturou, entre nós, com base em iniciativas privadas autónomas ao contrário do que sucede nos de tradição anglosaxónica: houve sempre um vínculo directo (mais ou menos intenso) a organismos oficiais, e designadamente à Marinha, através da CDMI, órgão consultivo do CEMA que, ao longo de décadas, teve entre os seus Vogais eminentes professores de direito e maritimistas ilustres, cujo fecundo trabalho está bem patentete nas publicações que editou.

Não admira por isso que a Delegação Portuguesa que interveio na XXXIII Conferência do Comité Marítimo Internacional (CMI) fosse constituída por membros da CDMI, e definida pelo CEMA⁽¹⁾ a orientação quanto a determinadas decisões que era precisa tomar.

Significa isto que o IHLADM, em Portugal, nasceu e se desenvolveu à sombra e com o apoio da Marinha, que lhe facultou pessoal, instalações⁽²⁾ e meios financeiros apropriados para desenvolver, com dignidade, a sua missão.

⁽¹⁾ Anote-se, quanto a este último aspecto, o incidente que se gerou à volta da denominação do Instituto, que na proposta espanhola se previa que fosse Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo. Esta designação foi recusada por Portugal, por expressas Instruções do CEMA, que sugeriu, em alternativa Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo, a qual acabou por ser adoptada.

⁽²⁾ Estas instalações pertencem actualmente à Academia de Marinha. São as últimas salas do corredor primeiro andar.

A componente não-jurídica ou administrativa do trabalho a executar era difícil, pois nela se integravam tarefas de gestão, de relacionamento com outras entidades, questões administrativas, e até aspectos de pormenor⁽³⁾ para cuja resolução havia pouca experiência. Mas o «*know-how*» relativo a esses assuntos existia em abundância na «*porta ao lado*», na Academia; e esta nunca o regateou ao recém nascido IHLADM.

Actuando como uma madrinha extremosa e diligente, desde o primeiro momento prestou ajuda, deu conselhos e sugestões preciosas, sugeriu contactos, meteu cunhas, e auxiliou efectivamente o IHLADM a superar as dificuldades iniciais do seu percurso.

O valor dessa ajuda, tantas vezes invocada pelo saudoso Comandante Adriano Chuquere⁽⁴⁾ (ao recordar as conversas com o então recém-empossado Presidente da Academia de Marinha, Almirante Rogério de Oliveira), evidenciam que, sem ela, o IHLADM podia ter cometido erros graves e até faltas imperdoáveis, em áreas que, ultrapassando o limite dos meros conhecimentos técnicos, se situavam já no plano de um bom senso que só a experiência e a sabedoria conferem!

Se é difícil definir com rigor quando e como ocorreu cada uma dessas ajudas (tantas foram), já o mesmo não acontece quanto à cooperação noutros sectores, dos quais se destaca a cedência de material (por norma em ocasiões de emergência – papel, máquinas de escrever, fotocopiadoras, etc., sempre precisas «já», «à última hora», ou da sala de reuniões para conferências e outras actividades do IHLADM.

Nesta sala se realizaram as diversas sessões que integraram as cerimónias da passagem da presidência portuguesa para espanhola, com a pompa e circunstância que a presença e intervenção de S. Ex.^a o Presidente da República justificavam.

Resumindo e concluindo: ao longo de três anos, a prestimosa colaboração prestada pela Academia de Marinha ao IHLADM constituiu um dos factores que decisivamente contribuíram para que este pudesse cumprir a sua missão da forma por que o fez.

É por isso da mais elementar justiça deixar aqui o expresso reconhecimento do valor dessa colaboração, pela sua utilidade, eficácia e forma como foi prestada.

(³) Desde a impressão de separatas à reserva de lugares em hotéis ou à organização duma recepção para dezenas de pessoas no Palácio de Queluz...

(⁴) Membro da CDMI, que nesta qualidade organizou a intervenção portuguesa na XXXIII Conferência do Comité Marítimo Internacional (CMI); como Secretário Geral do IHLADM, garantiu o funcionamento do Instituto com extraordinária competência e capacidade de gestão, superando inúmeras dificuldades e problemas.

Intervenção do Presidente da República Dr. Mário Soares na Sessão Solene realizada em 22 de Junho de 1990 na Academia de Marinha

Começo por agradecer à Direcção do Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo o amável convite que me dirigiu para presidir a esta Sessão Solene de abertura da 1.^a Assembleia-Geral do Instituto e a oportunidade que assim me é dada de, mais uma vez, chamar a atenção para a importância de que se revestem para Portugal todas as actividades ligadas ao mar, tema da maior actualidade e da mais crescente relevância.

Constituído na sequência dos trabalhos da Conferência do Comité Marítimo Internacional, realizada em 1984, em Lisboa, este Instituto está a levar a cabo uma obra positiva de divulgação de estudos sobre temas de Direito Marítimo, e de alargamento dos seus contactos a nível internacional, o que permite augurar que conquiste um merecido prestígio nos meios científicos da especialidade. Por esse facto aqui deixo os meus muito sinceros aplauso e estímulo.

Nunca é demais enaltecer o interesse de Portugal pelo mar e pelas questões que lhe dizem respeito. A história, a cultura, a economia de Portugal estão profundamente ligadas ao mar, que foi e continua a ser um elemento primordial de unidade nacional e na relação de Portugal com os outros povos.

O fim do império colonial e a adesão à comunidade Europeia, se implicaram o retorno às nossas raízes continentais, não vieram diminuir, antes reforçam, a importância crucial da vocação marítima portuguesa como factor de independência e de coesão nacionais.

Por isso se revestem de grande interesse, e merecem o maior apoio, as iniciativas deste Instituto, em que especialistas e práticos dos problemas marítimos se propõem fomentar o estudo e o ensino deste domínio do saber e da sua história.

Congratulamo-nos – todos os portugueses – com a decisão tomada de instalar e de manter o Instituto em Lisboa, nesta fase de arranque, e com a circunstância de a sua Direcção ser constituída por distintos especialistas portugueses.

A extrema complexidade de que se revestem as matérias relacionadas com as múltiplas actividades que se desenvolvem nos espaços oceânicos, como vias de comunicação e como fonte de insuspeitadas riquezas, essenciais para o futuro da humanidade, faz com que seja cada vez mais necessário o estabelecimento de normas jurídicas precisas que disciplinem o aproveitamento dessas riquezas e garantam uma mais justa e equitativa distribuição dos recursos do mar.

A crescente diversidade dos meios de transporte marítimo e dos meios de exploração sujeitos a um regime privado, e as novas oportunidades de aproveitamento económico dos oceanos, baseadas em tecnologias de ponta, para a exploração dos recursos minerais dos fundos marinhos, exigem uma permanente actualização do Direito Marítimo e postulam uma cada vez maior articulação da legislação de todos os países de modo a acompanhar os trabalhos de âmbito global conduzidos designadamente na Organização Marítima Internacional (IMO).

Todas estas actividades exercidas num meio hostil e de riscos elevados como o mar, requerem regras de conduta que garantam a compatibilidade entre os interesses de todos os utentes, a segurança dos homens e dos bens e a protecção do meio marinho contra todos os comportamentos que, além de atentarem contra a ordem ecológica, põem em risco actividades produtivas ligadas ao mar, como a pesca e o turismo.

Cabem nesta categoria os casos de despejos de produtos tóxicos e radioactivos junto à costa ou no alto mar; a poluição resultante dos sinistros e da lavagem ilegal de tanques de petroleiros; ou o trânsito incontroado, junto à costa, de navios carregados com produtos altamente nocivos, que constituem um perigo potencial da maior gravidade.

Por outro lado, a evolução tecnológica vem tornando possível a prática reiterada de atentados contra os interesses de alguns países, como acontece no domínio da exploração de recursos do leito do mar.

Parece-nos assim essencial encorajar uma actualização do Direito Marítimo que tenha em consideração as novas tendências do Direito do Mar e o novo regime jurídico dos oceanos, inspirado na Convenção das Nações Unidas de 1982, em cuja negociação Portugal participou activamente, de que somos signatários e que esperamos possa ser enfim ratificada.

O novo regime dos oceanos, ao reconhecer a necessidade de uma gestão integrada do espaço oceânico, como um todo, estabelece uma ordem jurídica que visa facilitar as comunicações internacionais, promovendo o uso pacífico dos mares e oceanos, contribuindo desta forma para o estabelecimento da paz, da segurança e da cooperação e para a intensificação das relações de amizade entre todas as nações.

A cooperação internacional é aqui decisiva. O mar é um espaço eminentemente internacional, um elemento de união entre as nações e os povos. É uma área em que a dificuldade do meio, os problemas de segurança, os riscos de contaminação, tornam imprescindível a conjugação de esforços, públicos e privados. A busca de consensos, regionais e universais, sobre as regras aplicáveis e sobre as modalidades de intervenção são condições para que se evitem a incerteza e se garanta a eficácia das medidas adoptadas.

O direito – em princípio – deve ser um meio de traduzir uma ética de comportamento. Importa assim que o novo direito do mar ofereça um quadro adaptado aos novos tempos e às exigências do progresso tecnológico, às necessidades crescentes de comunicação e do desenvolvimento.

Os esforços que o Instituto possa envidar no sentido de promover a compatibilização das legislações nacionais com os grandes princípios referidos constituirão certamente uma contribuição importante para clarificar o quadro jurídico e facilitar a actividade dos operadores.

Neste contexto, a cooperação do Instituto com as Agências especializadas e com o Departamento que nas Nações Unidas se ocupa do direito do mar e dos assuntos oceânicos internacionais é altamente desejável e poderá revelar-se frutuosa para todas as partes interessadas.

Gostaria de acrescentar ainda uma última observação.

O direito do mar é um indicador da tendência que hoje caracteriza a Ciência Jurídica em geral para abordar cada vez mais domínios altamente especializados que requerem cooperação estreitas entre técnicos, cientistas e administradores com juristas num espírito de abertura aos interesses das comunidades nacional e internacional.

Há uma tarefa urgente a desenvolver na educação e formação de juristas a fim de prepará-los para entrar num mundo em que o direito se internacionaliza cada vez mais.

Termino estas minhas breves palavras, fazendo votos pelo progresso e consolidação das actividades do Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Marítimo, a bem da cooperação internacional neste sector vital do desenvolvimento e tendo em vista a necessária preparação de Portugal para poder enfrentar os novos desafios do futuro.

ACADEMIA DE MARINHA

PORTUGAL
E A EUROPA
UM ANO DEPOIS (*)

Por
E. H. SERRA BRANDÃO



LISBOA — 1991

III

(*) Publicado em separata juntamente com «PORTUGAL E A EVOLUÇÃO DOS ACONTECIMENTOS NO LESTE EUROPEU» com o título «O VENDAVAL EUROPEU (1989-1991)».

Portugal e a Europa um ano depois*

*Comunicação apresentada à Academia de Marinha,
em 20 de Fevereiro de 1991, pelo comandante
Eduardo Henrique Serra Brandão.*

Para os que assistiram à anterior comunicação, as minhas palavras de hoje poderão aparentar uma repetição, mas é só na aparência porque um ano depois as coordenadas políticas, económicas e militares alteraram-se profundamente e modificaram a paisagem europeia. Foi como se um vendaval tivesse varrido a Europa nos últimos 18 meses, demolindo muros, deitando abaixo fronteiras, removendo exércitos, rasgando pactos, derubando ditadores, desfazendo ilusões.

Neste transparente eu tenho indicação do que sucedeu de mais importante nos últimos 12 meses, alterando a paisagem Europeia: a unificação da Alemanha, a Conferência de Segurança e Cooperação Europeia que foi afinal o prenúncio da extinção do Pacto de Varsóvia, o agravamento da crise na URSS, os movimentos de democratização em África, o início das conferências sobre a União Europeia. Tudo isto era previsível. Tudo isto sabia-se que ia acontecer. Imprevisíveis foram a demissão de Margaret Thatcher, a crise do Golfo, a invasão militar da Lituânia, o anúncio da nova encíclica sobre doutrina social da Igreja, o impasse na revisão do Acordo Geral sobre Comércio e Tarifas. Às previsíveis vou referir-me mais tarde. Sobre os imprevisíveis que evidentemente eu não previa à um ano e que mostram quão débeis são as previsões que podem fazer-se sobre a política ou a economia internacionais vou dizer meia dúzia de palavras.

Margaret Thatcher é indiscutivelmente uma figura da construção europeia e é já uma figura notável da história inglesa do século xx e da história mundial contemporânea. Serviu durante alguns anos de útil travão às precipitações federalistas europeias, mas a sua exagerada intransigência quanto à União Económica e Monetária estava a tornar-se

* Reprodução escrita, da gravação sonora.

um entrave ao progresso europeu com consequências graves para o futuro da economia britânica. A sua substituição se não ajudar muito os progressos da União Política vai certamente facilitar o consenso sobre a União Económica e é curioso lembrar que quando se deu a queda do muro de Berlim e se começou a falar na extinção da NATO por já não ser precisa, foi a voz de Margaret Thatcher que se fez ouvir dizendo precisamente isto: «A NATO continua a ser essencial à Europa, porque o que se passa na Rússia pode ainda dar muitas voltas e temos a considerar no futuro o perigo do Islão».

A guerra no Golfo é outro facto que não foi previsto e é evidente que o que está em causa no Médio Oriente não é apenas a invasão do Kuwait: é sobretudo o aparecimento de uma forte potência agressiva numa zona estratégica de primordial importância para o chamado mundo ocidental e constituindo uma perigosa ameaça à economia e à paz no mundo. Lembra-se que na zona estão situados quase 2/3 das reservas de petróleo actualmente conhecidas.

Apesar dos esforços da comunicação social e de alguns analistas políticos para dramatizar a situação e criar visões apocalípticas sobre o que podia acontecer com a guerra no Golfo a verdade é que o início das operações militares em 16 de Janeiro para a libertação do Kuwait, constituiu para muitos e sobretudo para os mais bem informados um certo alívio que se traduziu imediatamente numa baixa do preço do petróleo e numa expressão de confiança por parte dos investidores internacionais. O mundo cometeu dois erros iniciais, na crise do Médio Oriente, que felizmente parece ter corrigido: o primeiro foi subestimar a inteligência de Saddam Houssein, o poder militar do Iraque e a capacidade da sua engenharia; o segundo erro foi considerar que o tempo corria contra Saddam, quando afinal era o contrário que se estava a verificar. Felizmente estes dois erros foram corrigidos e infelizmente Saddam Houssein cometeu também dois graves erros que estão na origem da guerra: subestimou a determinação da América e do Reino Unido e julgou que era fácil destruir a coesão das forças políticas mundiais. Se a guerra for rápida e entende-se por rapidez desta guerra 3-4 meses, o ano de 1991 pode ser ainda, com grandes probabilidades, um bom ano para as economias europeias e para a economia portuguesa em especial. Teremos uma baixa do preço do petróleo, da inflação e das taxas de juro e um crescimento imediato dos investimentos e das transacções internacionais.

É facto que a guerra se apresenta mais dura e mais demorada que as estimativas iniciais fizeram ingenuamente prever. Mas parece ser menor o risco das economias europeias entrarem em recessão face à evolução

do conflito. É fora de dúvida que a economia mundial se encontra hoje em melhores condições e muito mais bem defendida do que estava dos anteriores choques petrolíferos. Reduziu-se o consumo de energia dependente do petróleo pela utilização de energia alternativas, os grandes países industriais bem como outros países, entre os quais Portugal, têm reservas estratégicas muito elevadas e surgiram novos produtores de petróleo.

Assistimos, entretanto, à operação de maior sucesso das Nações Unidas em defesa do direito internacional e dos interesses da Comunidade. Espera-se que tal signifique que a Organização tenha atingido um grau de maturidade que a coloque definitivamente no caminho dos seus objectivos em matéria da defesa da ordem e da segurança internacionais.

Duas palavras sobre a invasão das Repúblicas Bálticas, que foi para muitos analistas um aproveitamento da distração mundial com a guerra do Golfo, com destino claro ao consumo interno da URSS, visando acalmar o exército vermelho e a corrente conservadora contra os perigos da desagregação do império. Foi feita uma tentativa frouxa de ocupação militar da Lituânia em apoio das minorias comunistas pró-Rússia lá existentes, acção que falhou até agora, por várias razões: a população das repúblicas reagiu predispondo-se a provocar o que seria um Tianámen Russo; o mundo ocidental reagiu e em especial a CEE ameaçando cortar as ajudas económicas; a facção liberal liderada por Ieltsin reagiu fortemente contra o uso da força; faltou o apoio substancial da população de origem russa o que veio a confirmar-se no referendo posteriormente executado, e finalmente, e sobretudo, o fraco empenhamento político de Gorbachev nesta operação que foi afinal o que em direito internacional se chama uma demonstração de força.

Embora com um grau de importância que não se pode comparar com os anteriores quero fazer uma referência à nova Encíclica sobre a doutrina social da igreja que está anunciada e que tem um significado muito profundo e uma grande oportunidade. Porque se a Encíclica *Rerum Novarum* promulgada exactamente há um século e dedicada à condição dos operários veio, num período socialmente muito inflamado, reconhecer o papel dos empresários e lembrar que os ricos também são filhos de Deus, a nova Encíclica, numa fase em que o poder dissuasor do comunismo está em vias de desaparecimento, virá a alertar e combater, pela certa, os perigos de um regresso ao capitalismo selvagem alimentado pelas ideias liberais na Europa e em eufórica expansão. A Igreja defende a intervenção do Estado, sem dúvida, mas entende que ela não deve ser feita para reduzir a esfera de liberdade pessoal dos cidadãos.

Uma última palavra sobre o impasse da revisão do GATT que pode ter graves repercussões em Portugal. O Acordo Geral de Tarifas e Comércio está a ser rediscutido e revisto e caiu num impasse porque as exigências americanas eram de tal forma quanto à agricultura europeia, e quanto aos têxteis, que a Europa teve que reagir e não aceitar. Isso vai ter uma grande importância, e quando acabar a guerra, os americanos vão voltar a atacar em força nesta matéria o que vai ter graves repercussões para a economia portuguesa porque atinge exactamente os pontos mais débeis. Os têxteis são uma parte importante na nossa indústria de exportação e a agricultura portuguesa vai ver reduzidos os seus subsídios.

Vejamos, agora, com referência à primeira comunicação feita há um ano em que apresentei uma panorâmica do mundo económico e político a Leste da cortina de ferro e é hoje de todos conhecida. Suponhamos que daqui a 50 anos, um ilustre historiador da economia mundial se debruça para saber porque é que se verificou toda esta transformação na Europa nos anos 89, 90, e 91, e ele concluirá facilmente que tudo está na base do colapso do colectivismo como teoria económica e, analisando detalhadamente as circunstâncias em que isso se verificou, ele chegará às seguintes conclusões:

«Porque é que se deu o colapso do colectivismo como teoria económica?» porque recusou o jogo dos preços e da concorrência; porque ignorou a economia monetária; porque se fechou ao comércio internacional; porque proibiu a iniciativa privada.

E todo este jogo que é contrário à natureza, como se acabou por verificar, exigiu medidas de ordem política que se traduziram no funcionamento em regime de ditadura, na violação dos direitos humanos, na eliminação dos poderes regionais e originou, em consequência, abusos de poder e corrupção. Esta será a análise que daqui a 50 anos um historiador da Economia fará do colectivismo e das razões porque se passou todo este vendaval a que me referi no início. É curioso lembrar uma frase de Lenine há mais de 70 anos: «para gerir a economia colectiva e planificada basta saber aritmética e contabilidade». O resultado viu-se.

A Rússia, em crise, não aumentou os procedimentos das despesas militares, não susteve a subversão democrática, não evitou os levantamentos étnicos e nacionalistas. A economia soviética passou de um caos planificado a um caos desorganizado. Gorbachev ganhou entretanto o Prémio Nobel da Paz, porque teve a coragem de reconhecer a derrota e tentou organizar a retirada. Os acontecimentos no Golfo relegaram para segundo plano uma zona do Globo por onde passa neste momento a História deste século: a União Soviética. O Império Russo manter-se-á

unido ou desagregar-se-á? Qual será o futuro da Perestroika? Que consequências advirão para o mundo deste clima de dúvida?

Gorbachev tem-se mostrado o mágico da política, conciliando o culto de Lenine, cuja fotografia continua sempre presente, com os objetivos da economia de mercado e neste equilíbrio instável ele aparece-nos aflito num dado momento, aparentemente sem esperanças, mas no momento seguinte toma a iniciativa: tira coelhos da cartola e sai vencedor e é aclamado novamente, mas até quando? É uma pergunta que já dura cinco anos. Gorbachev não foi um revolucionário e quis ser um reformista. Ele disse que tinha feito uma revolução sem tiros, mas de facto ainda não foi feita a revolução e já houve tiros. O exército vermelho e o aparelho do partido continuam presentes, os reformadores deixaram Gorbachev ou foram expulsos. Gorbachev parece estar sozinho, cercado pelos conservadores e pelos militares. Tentou evitar uma guerra civil e a desagregação do império.

Só para se ver as dificuldades com que luta a economia soviética, eu direi que o défice orçamental da União Soviética é 10% do produto nacional bruto, número que não dirá nada à maioria da assistência, mas passará a dizer se eu informar que o défice orçamental dos EUA que é brutal e constitui a seguir à guerra do Golfo a maior preocupação da Administração Americana é apenas de 4% do produto nacional bruto americano, Isto dá uma ideia: se para os Americanos 4% já é uma dor de cabeça enorme, que pode deitar abaixo um Presidente, vejamos o que na Rússia será o défice de 10% do produto nacional bruto. Resultado, a máquina de fazer notas na Rússia tem trabalhado exaustivamente para cobrir o défice orçamental e isso dá origem a um excesso de circulação monetária que dá origem à inflação e teve como consequência a retirada das notas de 50 e 100 rublos da circulação numa medida original terceiro-mundista ou sul-americana para resolver o problema inflacionário. E depois veio o Primeiro Ministro à televisão dizer que essa retirada das notas de 50 e 100 rublos tinha sido consequência da infiltração de notas russas pelos países ocidentais para perturbarem a economia na União Soviética.

Os militares estão insatisfeitos na URSS, foram sujeitos a uma humilhante retirada no Afeganistão, assistiram ao desmoronar do Pacto de Varsóvia, foram escoraçados dos países onde há bem pouco tempo eram senhores, vêm alguns dos seus membros de origem Lituânia, Arménia ou da Georgia, por exemplo, a recusarem-se a vestir a farda soviética. Quase pode dizer-se que falta um último golpe, o dos inevitáveis cortes no orçamento militar que retirará às Forças Armadas Soviéticas não ape-

nas a capacidade de combate, mas também diminuirá alguns dos tradicionais privilégios pessoais dos seus chefes. Os militares de todo o mundo em geral, são psicologicamente preparados para toda a espécie de situações menos uma: os cortes orçamentais.

Há mais de um ano no jornal «Expresso», (permitam que me cite) ao questionar o futuro da Perestroika eu concluí; «o processo em si mesmo é irreversível, uma revolução mesmo com capa de reformismo é feita de êxitos e de falhas, de vitórias e derrotas, de avanços e recuos, cria movimentos internos que ultrapassam as intenções, geram-se forças que actuam descontroladamente e, a coberto das mais justas aspirações e dos mais nobres ideais, cometem-se erros irremediáveis e graves atropelos», Gorbachev está longe de ter superado a crise e o seu braço direito embora dizendo que o futuro pertence à democracia e à liberdade e que apoiará os ideais da Perestroika e da Renovação foi tirando o cavalo da chuva face a uma ditadura que se aproxima a olhos vistos. Eu julgo que ele se retirou também porque sendo da Georgia e tendo exercido funções de liderança política na Georgia, não quis associar-se às medidas de conservação de poder central e de repressão dos movimentos independentistas.

Um dado por agora é certo, Gorbachev decidiu fazer uma pausa no processo de transformações na Rússia com vista a levar a cabo três tarefas inadiáveis: relançar a unidade de Estado, restaurar a ordem interna e repensar o papel da União Soviética no plano internacional, como se viu aliás pelas recentes iniciativas de paz no Iraque.

Um dos mais notáveis economistas reformistas da União Soviética encarando a degradação do Império, sem dramatismo declarou: «Já não existe União Soviética, tudo tem o seu fim, o desmembramento da União poderá ser natural e sem sobressaltos se aceitarmos a realidade e agirmos em conformidade». Eu acrescentaria a esta visão do celebre economista da União Soviética, que é a onda de descolonização que começou na Índia, passou pela África e chegou finalmente à Europa. Não somos aliás tão optimistas como este sábio reformista que acabei de citar. Da desagregação à vista e do agravamento da crise económica poderão ainda resultar consequências imprevisíveis e desagradáveis. A Georgia, por exemplo, vai dar que falar nos próximos dias, mas aconteça o que acontecer na vida interna da URSS já nada tira o valor e o resultado do que foi feito. O rasgar da cortina, a libertação e democratização do Leste, a resolução de alguns conflitos regionais, o maior respeito pelos direitos humanos, só por isso foi bem atribuído o Prémio Nobel da Paz a Michail Gorbachev.

Os Russos não são desta opinião, eles preferiam ter o Prémio Nobel da Economia. O grande problema dos países de Leste, e da URSS em par-

ticular, está na dificuldade e na demora em refazer a economia de mercado. O primeiro passo essencial ao estabelecimento de uma economia de mercado consiste na liberdade e na verdade dos preços, mas como liberalizar os preços em países cuja economia se caracteriza pelas carências, pela falta de produtos à venda. Eu permito-me interromper para lembrar um «cartoon» que vi num jornal «Le Monde» aqui há uns meses atrás, que apresentava um supermercado na Rússia com as prateleiras todas vazias, e duas camponesas olhavam para as prateleiras e diziam uma para a outra «já viste isto, não há nada para comprar e ainda por cima aumentaram os preços».

Bem se esforçou o executivo por elaborar um plano de 500 dias cheio de compromissos para retomar a economia de mercado, mas o plano falhou redondamente. Porquê?, o que é preciso para fazer uma economia de mercado?. Acções económicas e acções políticas.

É preciso em primeiro lugar libertar os preços, é preciso a subida controlada dos salários para que a libertação dos preços não gere inflação, é preciso uma abertura gradual às importações, é preciso a alteração da lei da propriedade, é preciso revogar a lei dos solos, é preciso privatizar a indústria e é preciso converter a moeda. Isto é uma tarefa de gigantes que não se faz de um dia para outro e os planos que foram apresentados falharam porque não encararam de frente, com coragem, a necessidade de fazer isto tudo. Ficou-se, como se costuma dizer, nas meias tintas.

O que se diz para a Rússia, em especial as acções económicas, aplica-se a todos os países com colectivismo que precisam de transformar a sua economia em economia de mercado. Na Rússia tudo isto só é possível depois do acordo com as repúblicas, que já começam a cortar as suas contribuições para o orçamento; é preciso um sindicalismo independente, para o que já foi feita uma lei, porque os sindicatos ligados ao partido estavam a boicotar a economia; é preciso fortalecer os poderes do executivo porque estas medidas só podem ser feitas ou com uma ditadura ou com governos com maioria absoluta. Por tudo o que dissemos e pelo que temos visto a grande viragem da economia soviética, já não se fará com Gorbachev.

Não vou aqui fazer previsões se ele se mantém ou se ele vai cair, ninguém é capaz de o fazer, agora o que eu faço, arrisco uma previsão é que as grandes reformas económicas não vão ser feitas com ele. Não há uma política, não há suporte popular, não há esperança. Entre o colectivismo e a liberdade de mercado não há terceiras vias e as tentativas da América do Sul e da América Central são prova disso, e no caso particular da Jugoslávia, a que eu vou fazer referência, só a título de curiosi-

dade, onde foi instituído o sistema de auto-gestão também falhou. Porquê? Porque sendo auto-gestão gerou salários muito elevados e travou os investimentos, porque ao gerirem, ao quererem salários altos e distribuir lucros por si próprios não faziam investimentos, não tinham uma visão de futuro que tem um empresário e reduziram os postos de trabalho exactamente porque quanto menos fossem a trabalhar numa empresa maior era o bolo que cabia a cada um. Isto gerou inflação, gerou recessão, gerou o desemprego, veja-se o estado em que está a Jugoslávia.

O auxílio americano, alemão e comunitário à URSS, não constitui a meu ver mais que um paliativo para dar tempo à eficácia das reformas que vão demorar muito. As esmolas como diziam os marxistas ateus com alguma razão, nunca constituíram resolução para os problemas económicos e sociais. Não é pois com os auxílios americanos, alemães e comunitários que os Russos vão resolver os seus problemas. Há quem diga que dentro de dois anos a URSS terá deixado de existir como um Estado Federal, porque enquanto a democracia e a economia de mercado criaram forças centrípetas em relação a Bruxelas o colectivismo e o centralismo criaram forças centrífugas em relação a Moscovo.

Outro tema que mereceu pormenorizada atenção na comunicação que eu fiz há um ano, foi o da reunificação da Alemanha e das suas consequências. Mais rápida do que qualquer um poderia prever, foi um extraordinário êxito político que os eleitores alemães e a opinião pública mundial premiarão devidamente. As dificuldades políticas e militares que então previ há um ano foram superadas através de soluções financeiras e comerciais, isto é, Helmut Kohl acabou por «comprar» a RDA à URSS, e fê-lo rapidamente, antes que eventuais alterações na política interna e na política externa da União Soviética pudessem comprometer a reunificação. Das previsões então feitas a este respeito, errei uma por defeito, pois o desemprego na Alemanha Oriental ultrapassará largamente aquilo que era previsível há um ano, errei outra por excesso porque eu previ para o aumento da inflação na Alemanha 2,5% e ele atingiu apenas 1% sem qualquer efeito pernicioso. A CEE, não obstante o marco se ter aguentado à custa de uma subida na taxa de juro, está seriamente preocupada com o grande défice orçamental Alemão. Os impostos não foram aumentados no orçamento de 1991, ainda não foram aumentados no orçamento de 1991, mas como não podia deixar de ser foi necessário reforçar as receitas do Estado e tal foi feito discretamente através da criação de uma taxa de circulação automóvel e de um aumento substancial das taxas telefónicas. Eu diria, em resumo, que a economia alemã aguentou firme a unificação apesar dos custos serem muito superiores aos pre-

vistos. Não resisto por curiosidade de apresentar um pequeno quadro onde se mostra que a Alemanha empobreceu estatisticamente.

	ALEMANHA OESTE	ALEMANHA LESTE	ALEMANHA TOTAL
Área	249	108	357
População	62 milhões	16 milhões	78 milhões
Esperança de vida	75 média	72 média	74 média
Produto Bruto	19.300 dólar	4.500 dólar	16.200 dólar
Telefones por mil habitantes	620	240	540
Automóveis por mil habitantes	450	220	400

Quer dizer que a Alemanha empobreceu, e a este propósito como graça estatística, um jornal humorista alemão apresentava uma solução para a crise do Golfo: o Kuwait era libertado e a Alemanha dava a Alemanha Oriental como a 19.^a província do Iraque.

Vejamos agora o que se passou na Europa em geral, depois da pressa verificada com a abertura e democratização do Leste Europeu. Algumas circunstâncias vieram arrefecer as solicitações expressas para a formação urgente da União Monetária. Por um lado, a rapidez com que se verificou a reunificação da Alemanha sob pressão da política interna, e à margem de avisadas considerações de ordem económica e financeira; por outro lado, a subida e incerteza dos preços do petróleo, travando de certo modo as perspectivas de crescimento e de liquidez. Paralelamente, a prudência britânica que se tem verificado nesta matéria e que se caracteriza pela recusa em forçar os acontecimentos financeiros previligiando o funcionamento normal e corrente das solicitações da economia. A este arrefecimento opôs-se vigorosamente Jacques Delors tentando transmitir aos cidadãos Europeus o seu nunca esmorecido entusiasmo: a história acelerar-se e nós temos também que acelerar, lembrando que o presente processo de União Monetária se estende por três fases sucessivas com os seguintes objectivos:

- Estabelecer a convergência entre as políticas financeiras dos 12;
- Criar um Banco Central Europeu designado por Eurofed;
- Instituir uma Moeda Única Europeia que venha substituir todas as moedas nacionais.

Portugal tem que aderir ao sistema câmbios fixos e a integração de Portugal no sistema de câmbios fixos ou, mais claramente, a fixação do valor da moeda portuguesa com pequenos limites de oscilação em relação às restantes moedas europeias trás consequências múltiplas e evidentes. Tem o lado positivo, evita o desenvolvimento da Europa a duas ou mais velocidades, dá maior facilidade de acesso aos portugueses ao financiamento externo, baixa as margens de intermediação dos bancos nacionais que hoje são altíssimas, reduz as taxas de juros e perdas cambiais, incentiva o investimento estrangeiro, força a uma disciplina orçamental, reduz a taxa de inflação e torna o escudo internacionalmente aceite. Depois de 16 anos de ausência, nós veremos o escudo surgir de novo, no estrangeiro, nas tabelas de conversão de todos os bancos e câmbistas.

Diga-se de passagem para aqueles que não o sabem que o valor real do escudo hoje é superior ao valor oficial 5% ou 10%, devido aos grandes investimentos que são feitos em Portugal e às elevadas taxas de juro que Portugal paga. Há portanto uma procura de escudos e o escudo vale mais no mercado negro do que no mercado oficial ao contrário do que costuma acontecer.

Mas não são só rosas que se colhem do câmbio fixo, há também espinhos. Assim, obriga a dolorosa política desinflationista e por isso o governo não está nada apressado em fazer a adesão ao sistema de câmbios fixos; acaba com a protecção às exportações porque dada a inflação, os preços de exportação sobem, e a única maneira de tornar competitivas as nossas exportações é desvalorizar a moeda. Com câmbios fixos, não podemos desvalorizar e isso obriga a que os exportadores aumentem a sua produtividade ou a sua qualidade, ou baixem o seu preço; transitóriamente, trava o investimento nacional e aumenta o desemprego porque se prejudicar as exportações, baixam o investimento e aumenta o desemprego. Estes inconvenientes são transitórios, porque passada a fase dolorosa só há vantagens nisso. A adesão ao sistema de câmbios fixos além de proibir a desvalorização da moeda com vista a ajudar as exportações vai pôr obstáculos aos governos no financiamento do défice orçamental por emissão de moeda, não consente exagero nos défices orçamentais e tira o controlo pelo executivo da política monetária do banco central. Em resumo, a vida vai tornar-se mais difícil para os exportadores e para os políticos.

O Conselho Europeu, reunido em Roma em meados de Novembro de 1990, chegou a acordo sobre as grandes linhas a que devem obdecer os trabalhos das conferências intergovernamentais sobre a União Europeia. Rever o tratado de Roma no sentido de alargar as competências da CEE,

do estabelecimento de uma política comum em matéria de relações externas e segurança, da criação de uma verdadeira cidadania europeia, do reforço democrático das instituições comunitárias e do melhoramento do processo de tomada de decisões dos 12.

Esta orientação não levantou dificuldades e permitiu a unanimidade. O pior é quando se entra no pormenor em matéria de união económica monetária. As questões prioritárias, parecem estar agora facilitadas com a substituição da senhora Thatcher, e consistem em 1.º lugar conseguir que o Reino Unido aceite a data para a 2.ª fase da união monetária, em 2.º lugar que aceite a moeda única europeia em vez de uma moeda paralela com as moedas já existentes.

A adopção de uma moeda única não deve ser encarada como um objectivo em si mesmo mas como um meio de se atingirem vários objectivos. Os propósitos são essencialmente conseguir estabilidade de preços e evitar a protecção monetária às exportações inter-europeias. O uso de uma moeda única teria evidentemente efeitos macro-económicos, mas é na micro-economia, isto é, no dia a dia, nas empresas, nas pessoas que se vão sentir grandes vantagens de uma moeda única reforçando a ideia já aceite de um mercado único. Acabam-se os custos de conversão de moeda para as pessoas e para as mercadorias que atravessam fronteiras, desaparecem as preocupações sobre as grandes variações cambiais que afectam os pagamentos e os investimentos entre os países da comunidade. Segundo um semanário inglês «The Economist» a solução britânica de uma 13.ª moeda, isto é de uma moeda correndo em paralelo com as moedas já existentes, não traz grandes vantagens á economia, pois os europeus dos vários países continuariam a utilizar a sua moeda. Efectivamente como é que vamos convencer o merceiro de Lourical do Campo a aceitar pagamentos em Ecus quando ele conhece é o escudo com a caravela e com as quinas. Mas podemos estar optimistas porque houve um ilustre político britânico que já aderiu á criação de uma moeda única na condição de ela se chamar libra e ter cunhada a éfíge da rainha de Inglaterra.

Menos cristalina é e será a questão da União Política. Desde o «infravermelho» da institucionalização de uma simples coordenação intergovernamental até ao «ultravioleta» do estabelecimento das bases para uma constituição federal, um largo leque de propostas será apresentado e discutido à mesa da conferência intergovernamental. Já alguém disse, certamente com exagero, que os acontecimentos no Leste Europeu e a crise no Golfo, fizeram mais pela Europa, do que os 32 anos de esforços anteriores, e eu estou de acordo. Os acontecimentos de Leste,

mostraram que havia uma comunidade europeia; os acontecimentos no Golfo mostraram que é preciso que haja uma unidade europeia.

Os grandes temas de discussão sobre a União Política vão ser basicamente a questão de salvaguarda das identidades nacionais e o problema da subsidiariedade. Uma das possibilidades já avançadas consiste na criação de um secretariado, digamos dos negócios estrangeiros, com as seguintes atribuições que se adivinham: pôr em execução a política externa e de segurança dos 12, exercer as funções de porta-voz da comunidade no mundo exterior e coordenar a ação dos representantes da CEE nas organizações e comissões internacionais. Outra decisão muito provável consistirá na abolição do veto nacional passando as decisões, em determinadas matérias, a ser tomadas por maioria qualificada dos votos dos seus membros. Outra com poucas probabilidades de ser aceite, pelo menos a Inglaterra tem abanado as orelhas, poderá residir na integração na CEE da estrutura militar incipiente que se designa por União Europeia Ocidental. Prevê-se ainda, embora contra vontade da Comissão Europeia, a conversão do Conselho Europeu numa Câmara Alta Legislativa, e o fortalecimento do poder do Parlamento Europeu.

A reunificação da Alemanha acabou por se tornar num elemento catalisador da União Europeia e tem constituído um importante argumento no sentido de a abreviar. O receio da riqueza e do poder da Alemanha vai estar presente nos trabalhos das duas conferências inter-governamentais sobre a economia e sobre a política. O doutor Lucas Pires não tem dúvidas a este respeito quando diz «se a reunificação alemã põe o problema de desnivelamento com os outros grandes países europeus, o único modo de diluir o poder germânico é envolve-lo mais ainda na União Política da Comunidade, tal como o mercado único, é o único alçapão para fazer desaparecer o fantasma da economia alemã e a moeda única europeia para fazer desaparecer o fantasma do marco».

As decisões na CEE são tomadas por unanimidade até agora com excepção de pequenos casos. Se chegar a conclusão de que vários assuntos poderão ser decididos por maioria já estão estabelecidos os factores de ponderação para cada país: 5 para a Bélgica, 3 para a Dinamarca, 10 para a Alemanha, 5 para Grécia, 8 para a Espanha, 10 para a França, 3 para a Irlanda, 10 para a Itália, 2 para o Luxemburgo, 5 para a Holanda, 5 para Portugal e 10 para o Reino Unido, no total 76. O número de pontos necessários para uma decisão varia com a natureza dos assuntos, mas quando isso não estiver especificado a maioria é obtida com 54 pontos, o que permite uma decisão sem ser por unanimidade. Isto mostra que se 3 países grandes estiverem contra as decisões elas não são tomadas, mas se

forem só 2 a decisão é tomada; 4 países pequenos, não são suficientes para se oporem a uma decisão, são preciso 5 países pequenos. Isto dá uma ideia de como se procederão as votações. É claro que há assuntos que continuarão com o direito de veto mas há outros assuntos e já se adivinham quais são: assuntos de ambiente, assuntos de energia, de segurança e outros assuntos que resultarão certamente da revisão do tratado de Roma como assuntos que necessitam apenas de uma maioria qualificada.

Quando andávamos no liceu havia uma cadeira que se chamava Organização Política e Administrativa da Nação onde se a memória não me falha, (já lá vão mais de 50 anos) se aprendia que os atributos da soberania são cunhar moeda, cobrar impostos, armar exércitos e ter relações internacionais. Temos por enquanto, mas não por muito tempo, todos estes atributos apesar da Europa já estar a meio caminho da União. Se a União Europeia se transformar neste momento, não há uma perda de soberania, há uma transferência de poderes sobeanos limitados e voluntariamente. Desde que seja voluntariamente não se pode dizer que seja uma perda de soberania, mas se a Europa se transformar numa federação, há uma perda nítida de soberania, a moeda deixa de ser nossa, o exército será o exército europeu, e as relações internacionais numa federação competem ao Estado Federal e não a cada país por si.

Esperamos que seja encontrada uma solução original para a União da Europa em que se tirem todas as vantagens sem que haja uma verdadeira perda de soberania.

Passo agora ao ajuste de contas. Há um ano apresentei três quadros com as previsões das consequências para Portugal dos acontecimentos do Leste Europeu.

A curto prazo prevê redução do investimento alemão em Portugal; verificou-se a antecipação do prazo da entrada de Portugal no sistema monetário europeu; ainda não se verificou, mas tudo indica que este ano, talvez antes das eleições, seja anunciada a entrada no sistema de câmbios fixos. Acelerou-se do processo de formação da União Económica Monetária, estando a ser discutidos os pormenores; participação de Portugal no capital e na administração do Banco Europeu de Construção e Desenvolvimento, já está em curso. Alargamento do Conselho da Europa e do seu papel: há mais Estados que aderiram ao Conselho da Europa ou são candidatos ao Conselho da Europa.

É natural que baixe o ritmo de investimento estrangeiro em Portugal. Não é redução do investimento estrangeiro, é redução do ritmo do crescimento do investimento estrangeiro pois são duas coisas diferentes. Fortalecimento das instituições políticas da CEE: tudo está em curso para que

se verifique. Fundos estruturais europeus: eu queria dizer na altura que continuávamos a ter fundos estruturais a partir de 1993, mas que esses fundos iam ser influenciados pelos movimentos a Leste, porque alguns iam ser desviados para a reconstrução da Alemanha e para Este. Concorrência dos produtos de Leste no mercado europeu: é possível que se verifique a médio prazo. Reforço da União Económica Europeia. Regresso dos interesses portugueses a África e dos interesses da África por Portugal: por aquilo que eu sei o interesse de Portugal por África está a crescer rapidamente e parece que eles também estão a aumentar o seu interesse por Portugal.

Passo agora ao longo prazo e aqui estou à vontade. Ainda ninguém pode verificar se há alargamento do mercado consumidor dos produtos portugueses o que é natural com a abertura dos países de leste e com o desenvolvimento das suas economias que vai durar muito tempo. Mais segurança para os emigrantes portugueses na África do Sul: a alteração da política externa russa parando os seus apoios aos movimentos nacionalistas da África do Sul permite pensar que não haverá coletivismo na África do Sul (os interesses económicos portugueses serão mais bem defendidos) e que haverá mais moderação.

A crescente importância de Portugal no contexto Euro-África era outra previsão que eu fazia e que mantenho. O reforço do poder económico alemão é indiscutível. O reforço do poder político e económico da CEE também parece indiscutível. A valorização estratégica dos nossos arquipélagos e das nossas águas que foi posta em causa com o desaparecimento do pacto de Varsóvia. A minha previsão na altura e que mantenho é que cada vez têm mais interesse: quanto mais tropas americanas se retirarem da Europa maior é o interesse estratégico dos Açores e de Portugal como apoio a qualquer regresso à Europa.

Termino lembrando o que já alguém escreveu há muito pouco tempo: que nenhuma palavra define tão bem o ano de 1991 como a palavra «incerteza».

ACADEMIA DE MARINHA

A MARINHA E A GUERRA CIVIL
ENTRE D. PEDRO E D. MIGUEL

POR
FERNANDO CASTELO BRANCO



LISBOA — 1991

VI

A Marinha e a Guerra Civil entre D. Pedro e D. Miguel

*Comunicação apresentada em 13 de Maio
de 1991, na Academia de Marinha pelo Prof.
Doutor Fernando Castelo Branco.*

Não pretendemos trazer para esta breve intervenção novidades sobre a guerra civil entre D. Pedro e D. Miguel, nem mesmo traçar um estudo desse conflito. Pretendemos apenas acentuar a importância das operações navais, mostrar como elas foram tão decisivas para a vitória de D. Pedro como os êxitos por ele alcançados nas operações terrestres.

Bernard Shaw, perante uma questão posta, perguntava qual era o pé mais importante num tripé. Com a mesma atitude, parece-nos que as operações marítimas e as operações terrestres foram igualmente importantes, foram igualmente fundamentais para a vitória de D. Pedro e a derrota de D. Miguel. São decerto menos visíveis, pois enquanto nos combates terrestres as forças se confrontaram nos campos de batalha, no sector marítimo os êxitos dos liberais, excepto na batalha do Cabo de S. Vicente, não se alcançaram após luta, mas sem haver luta, dado a esquadra miguelista não ter actuado.

É evidente não ter esta procurado obstar a que a armada de D. Pedro saísse dos Açores, alcançasse o continente e aí desembarcasse as forças militares que transportava. Certo é que as forças navais de D. Miguel eram diminutas para vigiar eficazmente toda a extensa costa portuguesa, mas parece não terem tentado de alguma forma impedir o desembarque ou a aproximação de terra da armada de D. Pedro. Uma actuação com êxito da esquadra de D. Miguel teria feito fracassar, no início, as operações e estas não poderiam ter continuidade. A guerra civil não teria sequer começado.

Mas desembarcados os liberais perto do Mindelo, ocupado o Porto e, depois de algumas lutas, aí sitiado D. Pedro, dois aspectos parecem-nos cruciais para explicar não ter este sido vencido. A heróica resistência nas linhas do Porto, a derrota das forças miguelistas quando conseguiram romper essas linhas e penetrar no seu interior é um desses aspectos. O outro é nunca terem os miguelistas cercado completamente os liberais. De facto, ao Porto, com mais ou menos dificuldades chegaram abasteci-

mentos e reforços vindos pelo mar. A esquadra de D. Miguel nunca impediu a sua efectivação, apesar de estar agora em causa uma bem pequena faixa costeira.

E se uma vitória nesses combates nas lutas do Porto teria significado a tomada da cidade, a derrota dos liberais, se a esquerda miguelista tivesse estabelecido um bloqueio, em breve espaço, sem abastecimentos, a cidade teria de se render. Seria igualmente a derrota dos liberais, o fim da guerra. Simplesmente, devido a nem sequer ter sido iniciado esse bloqueio, o aspecto naval do cerco do Porto não surge com a relevância que tiveram os sangrentos ataques feitos a partir da Campanhã ou à bateria do Castro, que terminam com a derrota dos miguelistas. Mas os dois factores, o terrestre e o naval, foram igualmente fundamentais e decisivos.

O cerco do Porto cria uma prolongada situação de impasse. Os miguelistas não tomam a cidade, nem esta se rende. Mas os liberais não conseguem pôr fim ao cerco.

Para superar esta conjuntura, uma expedição constituída por 2.500 homens fieis a D. Pedro parte do Porto a 21 de Junho de 1833. Desembarcaram na praia da Alagoa, entre Monte Gordo e o forte de Cacula. A esquadra miguelista não tentou obstar a partida dessa expedição, nem tentou interceptá-la no seu percurso, nem por qualquer modo interferir no desembarque!

Os liberais a 25 de Junho derrotaram o visconde de Molelos e seguidamente entram em Tavira. A 27 estavam senhores de Faro. Seguida e rapidamente conquistam o resto do Algarve.

Entretanto, em 5 de Julho, junto do cabo de S. Vicente, derrotam a armada miguelista. Comandava a esquadra de D. Pedro Napier e compunha-se de 11 navios com 176 peças. A esquadra miguelista tinha 10 navios com 354 peças isto é, mais do dobro de poder de fogo! Apesar disso a sua derrota foi completa. Parte dos navios é apresada ou rende-se. Um navio fugiu para a Madeira, dois para Lisboa.

Esta vitória incute ainda mais ânimo aos liberais. Oliveira Martins tem decerto inteira razão quando afirma: «estrategicamente, a vitória naval de Napier era a decisão da guerra. Sem navios D. Miguel não poderia mais vencer num país que é uma faixa litoral». E Fortunato de Almeida opina: «este belo feito de armas teve consequências estrondosas. Rompeu-se a favor de D. Pedro o equilíbrio das forças contendoras».

Tem-se afirmado não se poder fazer história com o que poderia ter sido e não foi, pois está em causa o que sucedeu e apenas o que sucedeu. Sem dúvida, mas também nos parece ser tal admissível como um artifício para acentuar o significado, a importância dos acontecimentos.

Evidentemente que o facto histórico é a vitória dos liberais na batalha do Cabo de S. Vicente. Para tornar mais evidente a sua relevância pensemos no que poderia ter sucedido se a esquadra de D. Miguel tivesse derrotado a esquadra adversa. Além do desânimo que tal causaria nos liberais e no ânimo que incutiria aos miguelistas, aqueles ficariam cercados no Algarve, entre um mar dominado pelo inimigo e as suas tropas estacionadas no Alentejo. A rendição ou a derrota era sem dúvida o final mais provável.

Além disso, os miguelistas, com a sua esquadra animada pela vitória, tendo o completo domínio do mar, iriam finalmente, concentrando-se na área da foz do Douro, tornar completo o cerco ao Porto, obrigando os liberais, por falta de mantimentos, a renderem-se, tanto mais que estariam feridos pela derrota e desfalcados das tropas que tinham seguido para o Algarve.

Depois da vitória do cabo de S. Vicente, Terceira conferencia em Lagos com Napier. Acertam o plano para conquistarem Lisboa. Acentuou Carlos Selvagem: «Terceira (...) marchou sobre Lisboa, apoiado por mar pela esquadra de Napier, que o ia acompanhando ao longo da costa. A 22 de Julho entravam ambos em Setúbal» evidente que sem a vitória do Cabo de S. Vicente não teriam podido fazer esta marcha, pois faltava-lhes o apoio da esquadra.

A 24 de Julho entravam os liberais em Lisboa e no dia seguinte a esquadra de Napier entrava no Tejo. E, como disse esse estudioso da história militar portuguesa, «virtualmente estava a campanha perdida para o miguelismo, com a destruição do seu poder marítimo e com a perda da Capital».

Assim foi. Tentando cercar Lisboa, como tinham cercado o Porto, os miguelistas fracassam. E as derrotas vão-se suceder até à sua rendição. A guerra civil termina. D. Miguel, em Sines, embarca para o exílio.

Foi árduo o conflito que opôs liberais e absolutistas. A vitória dos primeiros foi fruto dos sucessos favoráveis ocorridos tanto em terra como no mar. Para esse desfecho contribuíram portanto os resultados alcançados em terra e no mar. Mas por estes serem menos evidentes, pelos motivos indicados, é necessário - parece-nos e foi isso o que procurámos fazer - acentuar a importância do factor naval neste conflito e na vitória de D. Pedro.

Composição, impressão e acabamento:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO
Rua das Trinas, 49 - 1200 LISBOA

ACADEMIA DE MARINHA

O MAR
E MOTIVOS MARÍTIMOS
1.ª EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

Prefácio do Catálogo
e Alocução do Presidente da Academia de Marinha



LISBOA — 1991
VIII

O Mar e Motivos Marítimos

Prefácio do Catálogo da 1.ª Exposição de Artes Plásticas. «O Mar e Motivos Marítimos», que decorreu de 6 de Junho a 9 de Julho de 1991, na Academia de Marinha da autoria do CALM ECN Rogério S. d'Oliveira, seu Presidente.

A arte foi e será certamente a mais expressiva revelação do pensamento e poder criativo do homem, que remonta aos primórdios da civilização. E essa forma de expressão é das forças mais indutivas de sentimentos e vocações tão fortes que chegam a influir nos desígnios de nações. O mar – origem da vida, a mais útil via de comunicação, incomensurável fonte de riqueza – foi e não deixará de ser primacial para a continuidade da vida humana. E também esta dependência remonta à infinidade do passado.

O mar, os navios e outros seres marítimos foram desde sempre motivos suficientemente relevantes para não serem esquecidos pelo homem nas suas manifestações de arte. Daqui a relação secular entre a arte e a actividade marítima.

Para Portugal o mar foi a razão de ser da sua identidade e independência. O Povo Português porém encontra-se hoje arredado do mar e das actividades que nele se desenvolvem, tendo as suas marinhas descido a baixos níveis de desenvolvimento. Por isso tão importante ou até mais importante do que o estudo da nossa história marítima e a investigação científica em relação ao mar – acções em que a Academia de Marinha se encontra empenhada – é o chamamento a ele da Nação. Quando se comemoram os cinco séculos da nossa epopeia marítima afigura-se imperioso que a Nação proceda a uma profunda reflexão sobre o seu destino marítimo. Destino fatal, porque a geografia não mudou, nem mudou a nossa dependência do mar como há quinhentos anos quando o País iniciou a sua expansão pelo Mundo. Porque Portugal está na Europa sim mas, como disse Camões, «onde a terra acaba e o mar começa».

O regresso do País ao mar é, pois, tarefa urgente e ingente. É neste sentido que a Academia de Marinha tomou a iniciativa de promover uma manifestação de arte que estimule o estro marítimo dos artistas e reacen-

da no público, designadamente o mais jovem, o culto e o interesse pelas coisas do mar.

Não obstante a característica convencional da exposição, é na participação dos artistas que se deposita a melhor esperança de se atingir o seu ulterior objectivo: o de atrair a atenção dos Portugueses para a prioridade do mar.

Nesta exposição, a par da pintura e escultura – as belas artes por excelência – decidiu-se acolher a recente modalidade de desenho conhecida por banda desenhada, por se entender que, dado o carácter pedagógico da exposição e o poder educativo desta forma de expressão, ela poderia constituir um valioso contributo para aquela finalidade.

A Academia de Marinha expressa o seu apreço e agradecimento: à Marinha pelos apoios que lhe foram dispensados; à firma Hempel, Lda., filiada da empresa internacional que ao mar tem dedicado a sua actividade na preservação e embelezamento dos navios, pelo patrocínio com que se associou à Academia de Marinha nesta nobre missão de exaltar a apoloogia do mar; e finalmente a todos os artistas expositores os quais, independentemente da sua área, estilo e qualificação, prestaram um inestimável serviço à cultura marítima e ao País.

O Mar e Motivos Marítimos

Alocução do Presidente da Academia de Marinha, CALM ECN Rogério Silva Duarte d'Oliveira na Sessão Inaugural da 1.ª Exposição de artes plásticas na Academia.

Senhor Ministro da Presidência e Defesa Nacional
Senhor Almirante CEMA
Senhores Oficiais Generais
Estimados Confrades
Distintos Convidados

Após a visita que acabámos de efectuar, permita-me, Senhor Ministro, que tome mais alguns minutos do vosso precioso tempo para proferir duas palavras, aproveitando a circunstância da presença de V. Ex.^ª e de tão ilustres convidados.

A primeira destas palavras dirijo-a a V. Ex.^ª, para expressar a honra que constitui para a Academia de Marinha a vossa presença na inauguração desta exposição dedicada ao mar e às coisas com ele relacionadas. A Academia de Marinha manifesta o seu apreço e agradecimento por esse gesto que constitui um estímulo para quantos aqui trabalham no progresso da cultura do mar.

A presença de V. Ex.^ª não se justifica apenas pela hierarquia da tutela, o que por si só seria suficiente. Gostaria de salientar que independentemente da relação tutelar considero ser o Ministro da Defesa Nacional, a seguir ao Primeiro-Ministro, a figura mais representativa do governo no campo da cultura. Esta afirmação requer naturalmente uma explicação.

Os estrategas e filósofos políticos são unânimes em entender que a capacidade de um povo na realização dos seus objectivos está em relação directa com a sua capacidade de defesa contra a ameaça externa, e esta capacidade tomada no sentido mais lato – também os estrategas o admitem – é uma função matemática da geografia e demografia, da economia e do potencial militar, não sendo em alguns casos este o mais importante. Ponto relevante desta expressão matemática é que a capacidade de defesa, função destas grandezas específicas de uma nação, depende de um factor mul-

tipificador que é a soma de duas parcelas: a estratégia, que depende dos chefes; e, aqui é que quero chegar, de um factor muito influente que é a vontade nacional. Este último factor que não é mensurável, e não se afe-re em termos quantitativos, é formado por sua vez por um conjunto de parcelas em que predominam a liderança e a cultura. Quanto à liderança, que é um factor importante, os políticos se encarregam de a revelar. Quanto à cultura, fonte do orgulho nacional, é a força anímica mais importante para a determinação de um povo. A cultura é tão importante que um filósofo alemão disse que a «a cultura de um povo é o sangue do seu ser».

A dependência da Defesa da cultura é muito importante e talvez mal compreendida, mas é esta relação que imprime um maior significado à presença de V. Ex.^a

A segunda palavra dirijo-a em particular aos ilustres convidados não familiarizados com o papel da Academia de Marinha.

Esta tem um estatuto «sui generis» e a sua inserção na Marinha resulta naturalmente de ser a Marinha de Guerra um lídimo herdeiro do passado marítimo.

É um organismo da Marinha dependente do CEMA para efeitos administrativos correntes, mas é simultaneamente uma instituição civil livre no campo cultural.

A sua missão é a de promover e divulgar a investigação e estudo sobre as ciências do mar, incluindo nestas a História Marítima, as Ciências, as Letras e as Artes ligadas ao meio aquático.

É neste sentido que a Academia de Marinha promoveu a presente exposição com dois objectivos:

1. Estimular a pintura e outras artes plásticas sobre motivos marítimos e promover a formação de pintores de marinha, dignidade hoje consagrada nos principais países marítimos.
2. Prender a atenção do grande público para as coisas do mar, contribuindo para o desenvolvimento da cultura marítima.

Este conhecimento da cultura do mar é fundamental para o reforço da tal força anímica que está na base da vontade colectiva e determina a capacidade de realização dos grandes objectivos nacionais.

O mar, muitos portugueses não reparam nisto, foi e é a razão de ser da nossa independência e identidade. Foi no mar que a Nação escreveu as mais gloriosas páginas da sua história. O mar é ainda hoje a melhor esperança de vida de independência económica.

A nacionalidade portuguesa identifica-se tanto com o mar que um pensador espanhol afirmou que «o que fez Portugal foi o Mar».

Não devo terminar estas palavras sem dirigir uma expressão de agradecimento à Marinha e à Hempel pelo patrocínio que prestaram a esta iniciativa; aos expositores pela sua interessada participação; e ao Cte. Pereira Cardoso pelo esforço e empenho com que levou a cabo uma manifestação de tanto significado e alcance.

E uma vez mais, senhores Ministro e Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, endereço a V. Ex.^{as} a expressão do meu reconhecimento pela distinção da vossa presença que muito dignificou esta cerimónia de inauguração.

Por último os meus agradecimentos a todos os convidados que aceitaram associar-se a esta efeméride.

Composição, impressão e acabamento:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO
Rua das Trinas, 49 — 1200 LISBOA

ACADEMIA DE MARINHA

O TRATADO DE ALIANÇA DEFENSIVA
ENTRE PORTUGAL, INGLATERRA
E HOLANDA DE 1703

VASCO DOS SANTOS VIEGAS



LISBOA – 1991

X

O Tratado de aliança defensiva entre Portugal, Inglaterra e Holanda de 1703

Comunicação apresentada à Academia de Marinha em 19 de Junho de 1991 pelo C/ALM Vasco dos Santos Viegas.

I – QUAL O TRATADO EM QUE, É ASSUMIDA A ALIANÇA COM A POTÊNCIA MARÍTIMA

a. Introdução

1. Quando, por acaso, ao vulgar cidadão, acontece, pelas mais variadas razões, iniciar um exercício de reflexão sobre o funcionamento da nossa aliança com a potência marítima, a propósito de qualquer dos intermináveis e por vezes insondáveis aspectos que à sua sombra aconteceram, em que se incluem os seus benefícios e vicissitudes através de vários séculos de história comum, tem sempre como referencial, na sua vertente contratual, dois dos mais importantes tratados celebrados pelo nosso país, que são os tratados de Windsor e de Methween.

2. O juízo vulgarmente aceite pelo cidadão comum, sobre o significado destes dois referenciais, é que pelo Tratado de Windsor se estabeleceu uma aliança com a Inglaterra, que imperceptivelmente é assumida como a potência marítima; que pelo Tratado de Methween se permitiu que esta nos explorasse legalmente e assim contribuisse para uma «apagada e vil tristeza», isto é, que ele seja a causa do nosso atraso e subdesenvolvimento. Embora incorrecta esta acepção, até agora pouco mal daí vinha: mas numa época em que os erros se pagam muito caro, em que as ideias correctas têm de estar implantadas na cabeça dum número cada vez maior de pessoas, porque em democracia as ideias maioritariamente expressas é que fazem a política, penso que surgiu a oportunidade de pôr a claro esta confusão de conceitos com que temos vivido até agora.

N. da R. – Este artigo foi publicado no n.º 1 de Janeiro de 1989, da Revista Militar e é reproduzido nos ANAIS por especial deferência da sua Direcção.

Não foi fácil para nós alinhar numa forma que minimamente nos satisfizesse o grande volume de factos ligados à abordagem feita neste artigo: outras alternativas foram ensaiadas com sequências diferentes e desigual relevo dos factos.

A forma que encontramos apenas é a que nos satisfaz melhor, mas é saliente a sua grande imperfeição: só tempo de reflexão a poderá tornar mais aceitável.

O que se apresenta é tão-só um guião a interrelacionar tópicos, ou melhor, um levantamento topográfico dos factos mais salientes que condicionam a situação a relatar e cujo estudo rigoroso deverá ser feito, noutra contexto, por historiadores.

Para além disso, também alguns assuntos que são referidos numa forma muito ligeira, merecem ser tratados com desenvolvimento, em especial os de âmbito naval.

b. Os dois tratados presentes na nossa memória

3. As análises e os juízos de valor sobre a vigência do Tratado de Windsor são acontecimentos actuais, pois ainda em 1986, quando do 6.º centenário da sua celebração, foi, com pompa e circunstância, proclamada a sua excelência, por ambas as partes contratantes.

Simplemente, se o Tratado de Windsor é um Tratado de aliança e auxílio mútuo entre os dois países, o mais antigo tratado de aliança europeu, ele não é o tratado de aliança com uma potência marítima, que nesse ano de 1386 ainda não existia; a Inglaterra ainda era essencialmente um país de agricultores e ainda o foi durante muito tempo.

Curiosamente os anexos desse tratado obrigam Portugal a prestar uma certa assistência naval à Inglaterra e não o contrário.

4. Por outro lado, o pretexto para uma maximização da nossa exploração pela potência marítima é quase sempre atribuída ao único tratado vulgarmente conhecido por tratado de Methween e que foi celebrado em 12DEZ1703.

Pese embora todos os malefícios que se lhe atribuem, denunciados numa bibliografia extensa e contundente, se veio a ser tudo isso no futuro, ele foi, na altura, simplesmente um tratado de natureza comercial, celebrado na sequência da euforia provocada pela assinatura de dois outros tratados, e que apenas pretendia regular situações anteriores, derivadas de convénios estabelecidos em várias oportunidades entre Portugal e a Inglaterra, desde a Restauração.

c. Os dois tratados não lembrados

5. Os dois tratados acima referidos, de que o tratado comercial foi consequência, podem também ser designados por Tratados de Methween, porque foram assinados pelo enviado de Inglaterra Methween e pelo enviado dos Países Baixos, Shontemberg, embora nunca assim o tenham sido e, o que é mais grave, tenham sido completamente esquecidos e o que eles significam completamente ignorado. Ambos têm a ver com o contexto da entrada de Portugal na «Grande Aliança», que era o partido que pretendia pôr o arquiduque Carlos da Áustria no trono de Espanha.

Foram assinados em Lisboa no mesmo dia, 16 de Maio de 1703, ao cabo de um ano de conversações.

Os dois tratados são: um, de aliança defensiva, entre Portugal, a Inglaterra e a Holanda; outro, de aliança ofensiva e defensiva, entre Portugal, a Inglaterra, a Holanda e o Império.

Penso que podemos com legitimidade designá-los respectivamente por 1.º Tratado de Methween e 2.º Tratado de Methween.

O tratado comercial seria o 3.º Tratado de Methween.

6. Mas porquê 2 tratados? Não chegava o tratado de adesão à «Grande Aliança», Inglaterra, Holanda, Áustria? (2.º Tratado de Methween).

Porque o 1.º tratado entre a Inglaterra, a Holanda e Portugal, de que a Áustria está ausente?

Que motivações estão por detrás deste tratado?

Diz ainda respeito à aliança para a Guerra que então se travava, ou pertencia a um contexto diferente e mais geral, a uma situação estratégica mais vasta, que estava a evoluir paralelamente?

Certamente é esta a explicação. Se não, não havia razão para dois tratados de partes contratantes e naturezas diferentes: ele pertencia de facto a um contexto mais amplo, que era a expansão da potência marítima. A sua lógica é a de uma geoestratégia naval. Este passo da trajectória da potência marítima tem antecedentes, bem definidos anteriormente, e consequentes, que se projectarão num futuro muito dilatado.

7. De facto, o 1.º Tratado, celebrado entre a Inglaterra, a Holanda e Portugal, é um tratado de defesa mútua entre Nações marítimas. A sua assinatura foi precipitada pela urgência da Guerra da Sucessão de Espanha, mas a sua celebração era inevitável mais ano menos ano, uma vez que desde a última década do séc. XVII estava definida a potência marítima no Norte da Europa, e a extensão desse domínio ao Atlântico Norte e ao Mediterrâneo era uma questão de oportunidade.

Aí, sabia-se, a posição estratégica de Portugal era chave. Este tratado não só foi único a muitos títulos no plano internacional, mas também foi um marco fundamental no plano nacional. Merece pois uma reflexão mais detalhada, que se vai fazer a seguir, no sentido de mostrar que o Tratado de Methween (o 1.º) é o verdadeiro tratado de aliança com a potência marítima, e não o tratado de Windsor. De resto o tratado de Windsor ganha muito da sua importância, para além da sua antiguidade, pela luz que lhe lança a futura aliança à potência marítima que é afinal o tratado de Methween (o 1.º). Este, por sua vez, tem a sua notoriedade e a importância fundamental roubada pelo tão conhecido e citado tratado de natureza comercial que se apropria, em exclusivo, do nome.

II – A POTÊNCIA MARÍTIMA DO NORTE

8. A Inglaterra, com a sua aliada Holanda, dominava os mares do Norte e Canal da Mancha a partir da década final do séc. XVII. Esta situação, que tinha atrás de si uma longa história de lutas navais nos mares do Norte da Europa, teve o último acto na derrota da esquadra francesa na batalha de La Hougue em 1692, perante uma esquadra anglo-holandesa; o que, mais por razões psicológicas e de espírito nacional do que por motivos de falta de poder naval, provocou o eclipse da França como potência marítima.

O desastre tinha directamente resultado de uma ordem extemporânea e insensata de Luiz XIV ao almirante Tourville exigindo que a esquadra francesa saísse para o mar, de imediato.

A França, na sequência desta derrota, embora as suas perdas não chegassem a meia dúzia de navios de linha numa esquadra de 80 navios, sofreu um colapso na sua vontade de combater no mar, de que nunca mais se recompôs. (31Maio, 1Jun de 1692.)

O pensamento estratégico do seu poder central sempre foi terrestre e o espírito marítimo apenas existia nas periferias costeiras. Sem o pensamento estratégico duma verdadeira potência marítima, perante a derrota e sem recursos anímicos para a enfrentar, enveredou por uma acção de guerra de corso que lhe foi, a médio prazo, profundamente desastrosa, como é bem sabido pelo pensamento estratégico naval.

9. De resto a união das esquadras inglesas e holandesas, como se de uma apenas se tratasse, teve início e foi consequência directa da Revolução de 1688, em que o príncipe de Nassau assumiu o trono inglês, como Gui-

lherme III, o que pelo menos poupou uma confrontação entre a Inglaterra e os Países Baixos para a disputa do domínio do mar.

10. Especificamente, o momento de ruptura com a França foi anterior: verificou-se durante a invasão dos Países Baixos por Luís XIV em 1674, quando da guerra da Holanda: a Inglaterra, cujos conceitos estratégicos militares não consentiam que os Países Baixos fossem ocupados por uma potência inimiga, fez rapidamente uma paz separada com os Países Baixos e se retirou da guerra que vinham a travar com a sua aliada França, contra estes.

A elevação ao trono de Guilherme III não fez mais do que transformar em aliança definitiva o que já era uma situação de paz entre a Inglaterra e os Países Baixos.

11. Anteriormente, e desde a sua criação em meados do séc. XVII, as forças navais nacionais, que foram constituídas sucessivamente pela Províncias Unidas, Inglaterra e França, entraram em várias guerras, antes e durante o reinado de Luís XIV, tendo-se aliado duas a duas contra uma terceira.

Durante estas guerras navais, na sequência da criação das Marinhas Nacionais, o poder naval dos três países aumentou extraordinariamente e vieram a desenvolver-se os tipos de navios e as táticas navais que depois se consolidaram.

12. Ainda mais para trás, no início do séc. XVII, o domínio do mar era ainda exercido pelos países ibéricos, mas a partir de 1639 e da batalha das DUNAS, a passagem na Mancha foi interdita às esquadras espanholas pelas acções de Tromp.

A evolução do domínio do mar, que começou por ser exercido por Portugal no séc. XV e se tornou bicéfalo depois de Tordesilhas, até às disputas nos mares do Norte na segunda metade do séc. XVII, é um factor fundamental para o entendimento da situação estratégica que se gerou na viragem para o séc. XVIII; mas, pela sua extensão, sai fora do contexto do presente artigo.

Seria no entanto interessante e muito oportuno abordar, noutro contexto, a evolução do poder naval na Europa e fazer uma reflexão sobre a sua natureza, pois é um factor fundamental no entendimento das confrontações de poder na Europa.

13. Portanto, na situação criada nos finais do séc. XVII a Inglaterra, com a aliada Holanda, era a nova potência marítima, que dominava os mares do Norte desde 1692. Esta potência marítima do Norte, sem precipitação,

estava à espera que se lhe deparasse uma oportunidade correcta para estender o seu domínio aos mares do Sul, Costas Ibéricas, Mediterrâneo e Atlântico Norte.

14. Entretanto, o grande problema político na Europa era, nessa altura, finais do séc. XVII, a sucessão de Carlos II, rei de Espanha.

Este problema, que se arrastou por vários anos, esteve para ter uma solução pacífica: portanto, não parecia à primeira vista que o problema da Sucessão na Espanha viesse a provocar o pretexto que a potência marítima esperava para a sua expansão para sul.

No entanto, e duma forma de certo modo inesperada, a guerra veio a eclodir e a potência marítima, não podendo nesta nova situação na Península, passar sem estender o seu domínio do mar para sul, teve, talvez, precipitadamente, de tomar as atitudes em relação a Portugal que este desígnio e a urgência conjuntural impunham.

Mas veja-se melhor o desenrolar dos acontecimentos.

III – A PRIMEIRA EXPANSÃO DA POTÊNCIA MARÍTIMA

a. O pretexto que a sucessão em Espanha* poderia oferecer: da sua inexistência, à precipitação

15. A História da Europa, nos anos que vão de 1667 a 1714, está em grandíssima parte ocupada pelas guerras de Luís XIV, rei de França, a última das quais foi a da sucessão de Espanha, de 1701 a 1714. Deve notar-se que essa sucessão era imensa: na Europa, a Espanha, Baleares, a Sardenha, a Sicília, o reino de Nápoles, o Milanês, o Franco-Condado e os Países Baixos; fora da Europa, a metade da América, com as minas do Peru e do México, uma boa parte da Oceania e estabelecimentos em África. Em 1689, Carlos II de Espanha, que enviuvara, sem filhos, de Maria Luisa de Orleães, consorciou-se novamente, sendo que desta vez predominou a influência austríaca, pois se escolheu para rainha de Espanha a princesa Maria Ana de Neuburgo. Como este segundo matrimónio resultou também infecundo, foram surgindo, nos últimos anos do séc. XVII, pretendentes à coroa espanhola, entre os quais o próprio D. Pedro II de Portugal. Por proximidade de parentesco, o direito de sucessão pertencia em

* Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira.

primeiro lugar aos descendentes de Luís XIV e de Maria Teresa, irmã mais velha de Carlos II, em segundo lugar, aos descendentes do Imperador da Áustria, Leopoldo, e de Margarida Teresa, irmã mais nova do mesmo Carlos II. Em Londres foi assinado um tratado entre a França, a Inglaterra e a Holanda, que atribuía ao segundo filho do Imperador, o arquiduque Carlos, a sucessão de Espanha, com exceção do reino de Nápoles, da Sicília e do Milanês, que caberiam a Luís XIV, o qual por sua vez os trocava contra a Sabóia e a Lorena. Convidado a aderir a este tratado, que era para ele vantajosíssimo, o Imperador recusou, contando com que o testamento de Carlos II de Espanha lhe concedesse a totalidade da sucessão. Nisto se viu ele decepcionado, porque Carlos II, por lhe parecer que só um príncipe francês, apoiado na força de Luís XIV, seria capaz de manter a integridade do império espanhol, fez testamento em favor de Filipe, duque de Anjou, o segundo neto de Luís XIV. Um mês depois falecia Carlos II (I-IX-1700).

16. Aceitando o testamento, Luís XIV renunciava aos engrandecimentos que o tratado de Londres lhe assegurava. Os Ingleses e os Holandeses tomaram em conta esta circunstância, e o duque de Anjou veio a ser reconhecido por todos os soberanos, menos o Imperador, sob a designação de Filipe V. (NOV 1700?).

Quer dizer: as potências marítimas Inglaterra e Holanda tinham aceite as soluções correspondentes às duas situações que se colocaram sucessivamente: antes e depois da morte de Carlos II. Entretanto, a diplomacia francesa, por intermédio do ministro em Lisboa, Rouillé, buscou atrair Portugal para Luís XIV, desviando-o das potências marítimas, Inglaterra e Holanda. O governo português aceitou de bom grado esta orientação, e a 18-VI-1701 foram assinados dois tratados de aliança, um com a França, outro com a Espanha: Portugal reconhecia a validade do testamento de Carlos II e considerava legítima a acessão de Filipe V no trono espanhol.

17. Poucos meses mais tarde, porém, a situação mudou por completo, graças à intervenção de Guilherme III de Inglaterra.

Em 7-IX-1701, a Inglaterra, a Holanda e a maioria dos príncipes alemães formavam com o Imperador, em Haia, a «Grande Aliança», comprometendo-se a apoiá-lo na guerra que começara contra Filipe V.

Será muito interessante fazer a análise desta viragem no comportamento da Inglaterra, que não tem só a ver com a intervenção do rei: tem também a ver com o apoio da rainha Ana, com o novo governo Tory, com

a acção do seu chefe duque de Mariborough e da influência junto da rainha exercido por sua mulher Sara; e também tem a ver com um novo conceito político de expansão da Inglaterra, que este governo trouxe, baseando-se num Potencial Estratégico a crescer aceleradamente e no factor chave deste potencial, que era o domínio do mar. Esta atitude parece ser o ponto de partida para o arranque da Inglaterra como o país hegemónico em que se tornou, e para a formação do Império que veio a construir.

18. Guilherme III faleceu a 5-III-1702, mas a sua sucessora, a rainha Ana, não modificou a posição da Grã-bretanha na política internacional, e em Abril, de acordo com a Holanda, resolveu exercer pressão sobre D. Pedro II no sentido de o fazer abandonar a aliança com Luís XIV e Filipe V. Em princípios de Maio estavam em Lisboa o enviado da Inglaterra, João Methween e o da Holanda, Francisco Shonnenberg, com o intuito de atrair D. Pedro II à «Grande Aliança». Os últimos meses de 1702 e os primeiros de 1703 foram decorrendo sem que as negociações conduzissem a resultados positivos, porque na corte se dividiam as opiniões.

Para que as negociações chegassem a bom termo, Portugal, aliado da França, seria forçado a tomar uma decisão estratégica importantíssima e gravíssima: tinha de inverter a aliança.

E para tanto, haveria que fazer apelo à clarividência e ao sentido de responsabilidade das elites nacionais que conduziam a política.

Em que se baseada esta elite para tomar essa grande opção?

b. A grande opção de Portugal

19. O interesse da aliança com Portugal resultava de que a potência marítima do Norte ao estender o domínio do mar ao Atlântico Norte e ao Mediterrâneo, necessitava absolutamente do porto de Lisboa como base de operações da sua esquadra.

A desastrosa campanha de Tromp no Mediterrâneo, tinha demonstrado que, para actuar naquele mar, era indispensável dispor de uma base próxima: as bases no mar do Norte não serviam, ficavam muito longe.

20. Por parte de Portugal o seu interesse pela aliança era grande. Se não, vejamos.

No passado, a confrontação para a assunção da sua independência em relação à Espanha, tinham-no levado a adoptar um conceito estratégico do Atlântico, na sequência da crise de 1383-85, e logo que a paz o tornou possível.

Mais tarde, como resposta à crise da união Castela-Aragão pelos Reis Católicos, desenvolveu o conceito estratégicos das Índias. Durante todo este período impôs-se como potência marítima e assegurou a sua independência e autonomia em relação à Espanha.

O tratado de Tordesilhas, provocado pela viagem de Colombo, teve, como consequência desta aliança com a Espanha, o aparecimento duma potência marítima bicéfala, mais tarde reforçada pela união dos dois reinos sob o mesmo monarca.

Isto funcionou assim até aos meados do séc. XVII, quando no Norte da Europa começou a tomar forma um desafio, que veio a culminar na assunção duma potência marítima nos mares do Norte.

21. E quando se perfilava, vinda do Norte da Europa, uma nova potência marítima hegemónica e em expansão para o Atlântico, Portugal tinha de ser seu aliado.

Isto sabia a elite portuguesa há muito. Mas o mais importante é que esta mudança era histórica e tinha a ver com o conceito estratégico do Atlântico: Portugal, na impossibilidade de ser a potência marítima, só ou em união com outro Estado, tinha e tem de ser aliado da potência marítima que domina o Atlântico.

Para isso tirava partido do seu grande trunfo estratégico, o porto de Lisboa, que para a potência marítima era insubstituível como base naval.

Curiosamente, logo no início da Guerra da Sucessão de Espanha a Inglaterra tomou Gibraltar e passou a utilizá-lo como base naval, assim como mais tarde Maiorca. Mas Gibraltar não tira o valor a Lisboa: é apenas a sua substituta e base de defesa. Lisboa nunca pode ser ocupada por uma potência inimiga da potência marítima.

22. A utilização do porto de Lisboa implicava, no entanto, que Portugal tinha de entrar na aliança com a potência marítima. Esta circunstância tornava-o vulnerável na fronteira terrestre: e a defesa do território nacional dificilmente poderia ser levada a cabo unicamente por Portugal. As potências da aliança tinham assim de se comprometer a defender também o nosso território.

Foi, entre outras coisas, para conseguir este compromisso, que se demorou um ano a assinar o tratado.

23. Por outro lado, algumas das cláusulas que vieram a ser adoptadas e que interessavam a Portugal, eram as dos artigos anexos ao tratado de aliança ofensiva, pelos quais o arquiduque Carlos se obrigava a ceder ao nosso País, logo que estivesse legitimamente investido no governo de

Espanha, as praças de Badajoz, Albuquerque, Valência e Alcântara, na Estremadura espanhola, e as de Tui, Guardia, Baiona e Vigo na Galiza; e ainda, na América do Sul, os territórios em litígio ao Norte do rio da Prata, a chamada colónia do Sacramento.

Estas aspirações eram certamente um pouco idealistas, em face da realidade ibérica, mas serviam para mobilizar certas vontades.

24. E foram todos estes factores que pesaram na grande opção que veio a ser tomada por Portugal e que podemos considerar histórica.

A 16-V-1703 – como anteriormente se referiu - foram, finalmente, assinados em Lisboa dois tratados: um, de aliança defensiva, entre Portugal, a Inglaterra e a Holanda; outro de aliança ofensiva e defensiva, entre Portugal, a Inglaterra, a Holanda e o Império.

IV – A CONTINUAÇÃO DA EXPANSÃO DA POTÊNCIAMARÍ- TIMA E O FORTALECIMENTO DA ALIANÇA

a. A guerra

25. O arquiduque Carlos devia vir a Lisboa, de onde seguiria para Espanha à frente do exército destinado a apoiar a sua pretensão. De facto, a 7-III-1704 chegou a Lisboa a frota anglo-holandesa conduzindo o arquiduque Carlos, agora já designado por Carlos III de Espanha.

26. A partir deste dia a esquadra anglo-holandesa passou a fazer base no porto de Lisboa. Curiosamente, era junto a Belém - praia do Restelo, que os navios estacionavam, funcionando o mosteiro dos Jerónimos de armazém de apoio à esquadra, como uma conhecida gravura da época ilustra.

27. Filipe V declarou guerra a Portugal a 30-IV-1704 e imediatamente abriu as hostilidades. Os aliados procederam com indecisão e tardança, só se adaptando outra norma de proceder quando já era tarde, por se haver criado em Castela um invencível espírito de resistência, que se manifestou daí para o futuro e foi uma das causas da vitória final de Filipe V.

28. Terá muito interesse analisar o desenvolvimento da guerra e o desenrolar das campanhas, que até certo ponto foram bem sucedidas e levaram à ocupação de Madrid pelo Marquês das Minas, mas que se tornaram num insucesso depois da passagem do arquiduque Carlos para a Catalunha e da saída da Inglaterra da «Grande Aliança».

Não há dúvida de que o 1.º Tratado funcionou não só na cedência da base de Lisboa, como pelo desembarque de largos contingentes de tropas aliadas para defenderem o nosso território.

Mas a morte do Imperador, que tornava o arquiduque Carlos o novo Imperador, e o receio duma nova repetição da concentração de poderes dos Habsburgos sobre a Espanha, Áustria e o Império, fizeram a potência marítima, a Inglaterra, muito avisadamente, abandonar a guerra.

Mas o mais importante estava conseguido, pela nossa parte.

b. Reflexão sobre o significado do 1.º Tratado de Methween e o valor da aliança

29. Curiosamente, o 1.º Tratado de Methween pode ser considerado como uma primeira versão da actual Organização do Tratado do Atlântico Norte – OTAN-NATO.

De facto, é a primeira aliança de nações marítimas, Inglaterra, Holanda e Portugal, que se comprometem a apoiar-se mutuamente, pela cedência permanente de bases navais e pelo reforço da defesa militar dos seus respectivos territórios, perante a ameaça duma potência continental.

Isto sem prazo, não relacionado com qualquer conjuntura, portanto um tratado definitivo.

Este tratado veio a tomar-se um modelo internacional, que veio a repetir-se na História europeia, pelo menos na presente versão actual da NATO.

Será interessante, quero crer, aprofundar este tema de análise, dando a conhecer este facto, pouco divulgado, aos nossos parceiros da NATO.

30. O tratado não definia qualquer área da aplicação, como era lógico, pois isto não estava nas preocupações do momento.

Este facto trouxe como consequência que, à medida que a potência marítima (Inglaterra) ia estendendo o seu domínio a todos os mares do globo, durante o séc. XVII, a aliança de apoio e defesa mútua que é o Tratado de Methween (1.º), mantinha-se não só válida, mas tornava-se numa aliança de Portugal à potência marítima de âmbito universal.

Quer dizer: ele não se aplicava apenas à cedência de bases na metrópole e à defesa do território nacional, mas aplicava-se igualmente, nos mesmos termos, a todos os territórios que Portugal possuía em todo o mundo, pelo que funcionava internacionalmente como garantia da legitimação dos seus domínios ultramarinos, uma vez que a potência marítima (Inglaterra) defendia a legitimidade da posse de desse tipo de domínios.

Assim, o Tratado de Methween transformou-se em conceito estratégico de defesa nacional: era fundamental a aliança à potência marítima. Como tal, absorveu todo o comportamento político externo e mesmo interno do nosso país durante o séc. XVII, XIX e XX e até final da Segunda Guerra Mundial.

31. E digo até ao final da Segunda Guerra Mundial porque aí a Potência Marítima mudou: deixou de ser a Inglaterra e passou a ser os Estados Unidos.

Este facto teve e tem as maiores consequências, pois em relação às possessões ultramarinas, a nova potência marítima não apoiava a sua posse e, como se sabe, exigia a descolonização.

Em relação à cedência de bases aero-marítimas, que agora já não é o porto de Lisboa, mas as Lajes, a situação é extremamente frágil, pois a nossa cedência não tem contrapartida contratual de defesa mútua, o que cria uma situação pelo menos paradoxal e muito difícil de gerir.

O âmbito regional (NATO) não cobre o contrato, pois a utilidade estratégica da base, para a potência marítima, não é local, é mundial.

Se após a Segunda Guerra Mundial poderia parecer justificável «convencer» a nova potência marítima, E.U., a assinar qualquer tratado «equivalente» de defesa mútua, passadas várias décadas e com o conteúdo da política mundial numa fase de mudança acelerada à procura de novos equilíbrios, este objectivo já não é pacífico: pelo menos antes de uma profunda e demorada reflexão.

Execução gráfica:
INSTITUTO HIDROGRÁFICO – Lisboa

ISBN 972-781-044-6

ACADEMIA DE MARINHA

SESSÕES CULTURAIS
EM
VIANA DO CASTELO

22-23 de Julho de 1991

Oradores

CARLOS BRANCO MORAIS
ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA
A. DUARTE SILVA
F. CONTENTE DOMINGUES
ANTÓNIO MATOS REIS
OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS
M. AUGUSTA L. CRUZ



LISBOA - 1991

XII

SESSÕES CULTURAIS EM VIANA DO CASTELO

ALOCUÇÃO

*do Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo
Dr. Carlos Branco Morais, em 22 de Julho de 1991
na apresentação do livro da Fábrica das Naus*

I. Homenagear Fernando Oliveira, autor do Livro da Fábrica das Naus, em Viana.

Homenagear Viana, terra de nobres tradições marítimas, em Fernando Oliveira.

Eis a razão deste re(encontro) da Academia de Marinha, Estaleiros Navais e Câmara Municipal de Viana.

O Padre (Fernão(do) Oliveira viveu no século XVI, quando «Viana parecia uma nova Lisboa», na expressão de Frei Luís de Sousa.

Naquela época, no reinado de Manuel, o Venturoso, a vila da foz do Lima extravasava as velhas muralhas fernandinas e, aqui, junto à Porta de S. Tiago, no Campo do Forno, erguia-se esta Casa da Câmara, antigos Paços do Concelho, onde temos a honra de receber Vossas Exas..

Perto deste local, junto ao Convento de S. Bento, onde hoje se situa o jardim marginal, os estaleiros navais, apesar de ampliados, mostravam-se incapazes de satisfazer as necessidades em naus, patachos, chiolas e outros navios dos mareantes de Viana.

Estávamos na época áurea dos descobrimentos dos portugueses, a que se associaram muitos vianenses, entre os quais destacamos dois Joões, o Velho e o Fagundes.

Estávamos na época áurea do açúcar do Brasil que fez a riqueza de Viana, plasmada na arquitectura da urbe, a que se ligaram alguns dos

nossos antepassados que, como escreve Frei Luís de Sousa, «mercadejavam e negociavam à semelhança de Veneza e Génova».

É este passado - passado de Viana e de Portugal - que, pela sua excelência, queremos seja o passado do nosso futuro.

2. Agradecemos, reconhecidos, a anuência de V. Exa., Senhor Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante Fuzeta da Ponte, ao convite que lhe fizemos para presidir a esta sessão solene.

A presença de V. Exa., Senhor Chefe do Estado Maior da Armada, nesta cidade, um ano depois de, aqui, se ter comemorado o Dia da Marinha e das Forças Armadas, é significativa da importância atribuída pela Armada a este renovado porto, para o qual, projectando o seu passado, antevemos um futuro esplendoroso, para bem de Viana e da Espanha na CEE.

Esta nova centralidade justifica Viana, não só como centro de actividades náuticas para quem demanda Portugal, vindo do Norte, como atribui maior importância estratégica a esta cidade, em termos militares navais, a que deve corresponder a instalação, nesse porto da foz do Lima, de uma unidade de defesa marítima.

Não compete ao Município definir a política de defesa nacional, mas permita-me Senhor Chefe do Estado Maior da Armada que sugira a bondade da proposta que ousamos fazer, não só na óptica da defesa dos interesses de Viana como nos de Portugal - dotar a foz do Lima de uma unidade militar naval.

3. Para a valorização do porto da foz do Lima, muito têm contribuído, desde a sua fundação, em 1944, há 47 anos, os Estaleiros Navais, a maior unidade económica de Viana e da sua região, o Alto-Minho.

Os Estaleiros Navais, a nossa fábrica das naus de hoje, souberam sulcar águas - primeiro, até 1974, remansosas e, depois, revoltas - sem qualquer naufrágio, singrando sempre a boa velocidade, num mar, por vezes, de grandes dificuldades para a indústria da construção naval, em Portugal e por esse mundo fora.

Graças a esta boa navegação, os Estaleiros Navais de Viana são, hoje, a empresa mais representativa da indústria naval nacional no campo das novas construções.

Por esta boa navegação, felicitamos e agradecemos a V. Exa., Senhor Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros, Engenheiro Duarte Silva, e em V. Exa., aos restantes membros do Conselho a que preside e aos trabalhadores da empresa.

4. Quis a Academia de Marinha, de que V. Exa., Senhor Almirante Rogério de Oliveira é presidente, homenagear Viana, apresentando, hoje, neste vetustos Paços do Concelho, o **Livro Fábrica das Naos**, do Padre Fernando de Oliveira, o tratado mais antigo escrito em português sobre a construção naval, edição fac-similada da obra existente na Biblioteca Nacional, feita pela Academia, com o apoio dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, integrada no Programa Nacional das Edições Comemorativas dos Descobrimentos Portugueses.

Saúdo todos os membros da delegação da Academia de Marinha que nos honram com a sua presença nesta terra de marinheiros.

Em nome dos Vianenses que represento, agradeço a V. Exas., a homenagem que prestam a estas gentes do mar..

Benvindos a Viana que, sendo terra de marinheiros, é terra tanto nossa como vossa.

5. «Por mares nunca de outro lenho arados» é a divisa da Academia de Marinha.

Como no passado, temos de arar o mar.

Foi arando-o que cresceu, em riqueza e formosura, esta Viana de «Portugal feito Universo».

Arando a terra, o mar e o ultramar, Viana constrói o futuro do passado.

Muito obrigado.

ALOCUÇÃO

*do Presidente da Academia de Marinha Alm.
Rogério S. d'Oliveira nos Antigos Paços do Concelho
de Viana do Castelo em 22 de Julho de 1991
no lançamento do «Livro da Fábrica das Naus»*

A visita da Academia de Marinha à cidade de Viana do Castelo, para aqui realizar uma das suas sessões culturais, inscreve-se no rol das suas mais profundas aspirações, agora tornada realidade pelo amável e honroso convite do Senhor Presidente da Câmara desta nobre e vetusta cidade. As palavras que V. Exa., Snr. Presidente, acaba de proferir confirmam o empenho da CMVC na sua realização, o que me apraz registar e agradecer.

A presença da Academia de Marinha na Princesa do Lima não é só uma atitude protocolar, nem a esta se deve reportar o alcance desta cerimónia. Na presente época em que se comemoram os 500 anos do auge da nossa epopeia marítima, quando evocamos os nossos grandes navegadores, não devemos esquecer as gentes que em terra, através do seu labor nas fainas marítimas, viabilizaram essa epopeia. Viana do Castelo, cidade milenária, formou-se e sedimentou-se com a consistência do tempo, mas é no mar que assenta essencialmente o orgulho das suas tradições históricas.

Implantada num dos melhores portos naturais da costa portuguesa a sua existência remonta a tempos imemoriais. Povo de mareantes e mercadores marítimos, desempenhou um papel importante no desenrolar da História de Portugal. A sua participação no empreendimento dos Descobrimientos Marítimos e da expansão de Portugal no Mundo foi re-

levante, designadamente no campo da construção naval. Alguns dos seus filhos foram navegadores ilustres como Gonçalo Velho Cabral, o povoador dos Açores, Fernão Martins, explorador da costa africana, João Velho, participante no descobrimento do Congo, Campos Tourinho explorador do Brasil, João Alves Fagundes descobridor ou melhor explorador dos mares da Terra Nova.

Mesmo antes da época áurea dos Descobrimentos já Viana da Foz do Lima era um importante elo de ligação comercial com os portos do Norte da Europa, nomeadamente das Ilhas Britânicas e da Flandres. Comércio que mais tarde se havia de realçar com as Ilhas Atlânticas e o Brasil.

A vocação marítima da cidade está historicamente bem demonstrada pelas obras portuárias realizadas nos primórdios da sua existência como vila do Reino. O cais, o marachão, o paredão, as balizas de barra são exemplos arqueologicamente comprovados.

Entre as actividades marítimas é de salientar a que tem permanecido desde as primeiras expedições aos mares da Terra Nova, dos meados do século XVI até aos nossos dias: a pesca do bacalhau, que tantos heróis apagados, desconhecidos, arrebatou.

É a esta cidade cuja vetustez impõe só por si o maior respeito; é a esta cidade impregnada de história marítima, que entende como ninguém a influência do mar na vida dos povos, que a Academia de Marinha presta a mais rendida homenagem. Direi mesmo que, com a presença do Snr. Alm. Chefe do Estado-Maior da Armada, é a própria Marinha que lhe rende este preito.

Os Descobrimentos Marítimos Portugueses que, sem «chauvinismo» podemos dizer, foram o maior contributo para a formação de uma humanidade à escala planetária, constituíram uma gesta histórica de um povo que se uniu em torno de um projecto nacional.

Muitos analistas de história são unânimes em reconhecer que os Descobrimentos e a Expansão de Portugal no Mundo, foram o mais sólido suporte da nossa independência política e económica. Por essa mesma via a Nação cimentou a sua identidade. Não se deve esquecer que, quando a Espanha completou a unificação dos reinos ibéricos que a formavam, já Portugal se havia lançado em força no Mar-Oceano em procura de novos mundos, novas fontes, tornando-se um povo ecuménico, propagando o universalismo lusíada.

Nesse tempo a Nação Portuguesa sentiu o ímpeto da aventura, e também a necessidade sócio-económica de novos recursos, novos mercados. Estava sujeita à força centrífuga que lhe imprimia o afastamento da Europa e a atracção por continentes distantes.

Hoje a situação geo-política é diferente. Mais por decisão política do que por inclinação natural, o País está sujeito a uma força eurocentrista que o faz gravitar na órbita da Comunidade Europeia.

Será politicamente e até economicamente solução acertada para os interesses do País. Mas terá os seus custos. Um deles poderá ser o virar costas ao mar, mar que nos atraiu desde o berço da nacionalidade, que nos deu grandeza, mar através do qual nos espalhamos pelo mundo com quem dialogámos e convivemos, adquirindo uma independência duradoira e acima de tudo uma identidade de Povo e de Nação.

Esta identidade, todos concordarão, é forçoso preservar, e numa época em que as forças actuantes lhe são adversas, é preciso estimular.

A passagem dos 500 anos sobre os principais eventos da nossa epopeia marítima é uma oportunidade ímpar para reavivar o sentimento e o orgulho nacionais.

Os Descobrimentos foram de facto um cometimento de um Povo, na realização de um projecto que mobilizou a Nação, para o qual concorreram causas das mais variadas naturezas: política, social, económica, científica e até religiosa. Igualmente dessa epopeia resultaram consequências das mesmas naturezas.

Qualquer porém que seja o ângulo sob o qual se observe e aprecie a série de feitos que conduziu ao Descobrimento do Mundo (a descoberta de rotas, o reconhecimento de portos e costas e a exploração dessas revelações) tem forçosamente de se reconhecer terem os Descobrimentos sido na sua essência um empreendimento marítimo. O caminho marítimo para a Índia — um dos grandes objectivos que intransigentemente foi perseguido — i.e. o de estabelecer uma rota de comércio marítimo do Oriente que deslocasse da Ásia Menor e do Mediterrâneo para o Atlântico e Índico o custoso e penoso transporte das mercadorias orientais, tornando-o mais económico e seguro, é um exemplo histórico de empresa marítima, não obstante os efeitos políticos e sociais que acessoriamente produziu.

O embate renascentista das ciências incidiu em Portugal no domínio das ciências do mar, particularmente a astronomia, a cartografia e a marinharia. Foi o desenvolvimento da ciência náutica que conduziu à navegação à vela no Mar-Oceano, tirando partido do conhecimento dos ventos e correntes marítimas e da arte de marear. Este o grande trunfo dos navegadores portugueses para traçar e percorrer rotas à sua vontade e chegar a porto seguro.

Mas para tanto não bastava aos marinheiros ter a ciência e a habilidade de marear; eles tinham necessariamente de confiar na segurança da plataforma que os transportava e na eficiência do aparelho vélico que os impulsionava. A arte de idear e fabricar os navios — a Arquitectura Naval — teve de estar à altura dos grandes feitos marítimos, como factor principal a montante desses feitos.

Os navios tinham de inspirar credibilidade aos capitães, sem o que teria sido impossível perseverar na consecução de um projecto que à partida era repleto de riscos e contingências.

A arquitectura naval como arte e a construção naval como indústria deviam ter tido um desenvolvimento paralelo com as outras áreas do conhecimento científico que viabilizaram o Descobrimento da Terra.

Sabe-se que a construção naval foi campo de intensa actividade durante séculos, mas os conhecimentos da arte naval deviam ter sido mantidos em estrito sigilo, passando por tradição oral de pais para filhos e netos, de tal modo que pouco se sabe sobre a morfologia e funcionalidade das embarcações antes do século XVI, e menos ainda sobre os métodos de construção.

Da história política porém conhecem-se factos bastantes que abonam a atenção dos Reis de Portugal, desde os primórdios da nacionalidade, às questões do mar e da defesa das costas.

Não resta dúvida de que, mesmo nos primeiros reinados, a construção de navios e a actividade marítima já constituíam preocupação dos nossos monarcas. O comércio com o Norte da Europa e o Mediterrâneo e a guerra constantemente travada contra os Mouros que ameaçavam as nossas costas, reclamavam a existência de frotas de navios eficazes. Particularmente com o impulso dado pelo Rei D. Diniz ao contratar capitães genoveses e ao tomar medidas de fomento, a actividade industrial naval cresce substancialmente.

Nesta época os navios são traçados e construídos sob a influência genovesa e, portanto, com características mediterrânicas, distinguindo-se como na antiga Roma entre navios mercantes (de vela) e navios de guerra (galés de remos).

A construção naval pré-descobrimientos atingiu níveis consideráveis que explicam a numerosa e poderosa esquadra da conquista de Ceuta em 1415.

O projecto dos Descobrimientos atizando o progresso das ciências náuticas obrigou a arquitectura naval a engendrar navios capazes de se afastarem da costa e de se lançarem no Mar-Oceano em navegação astronómica, vencendo ventos e correntes. Os Portugueses deixam a prática herdada dos genoveses e criam os seus próprios tipos de navios.

Portugal torna-se então um país cem por cento atlântico; nasce a verdadeira arquitectura naval portuguesa, aperfeiçoando os navios de vela oceânicos, como a caravela latina, bolinadora por excelência, o verdadeiro navio descobridor de terras e rotas.

Como disse, para se abalançarem na aventura dos Descobrimientos Marítimos, os navegadores portugueses tinham de confiar nas qualidades náuticas dos seus navios. Os architectos e construtores navais assumiram assim no passado, como no presente, uma enorme responsabilidade. Os seus feitos porém, embora na base dos êxitos dos navegadores, permanecem na obscuridade. O seu trabalho sendo profícuo, não era aparatoso.

O conhecimento dos navios antigos é assim muito escasso. São raros os exemplares desses navios ou partes deles que sobreviveram até aos nossos dias. Os verdadeiros objectos de estudo da arqueologia naval jazem no fundo dos mares, provavelmente destruídos ou desfigurados, por vezes em locais inacessíveis. A sua recuperação é na maior parte das vezes de custos proibitivos.

Perante tal escassez de material de estudo, os investigadores e estudiosos viram-se para as representações iconográficas e pictóricas, e para a documentação escrita, única maneira de se conhecer a configuração dos navios antigos.

Mesmo assim a documentação plástica não merece inteira credibilidade técnica. E esta é uma das dificuldades que enfrenta a arqueologia naval. O Dr. Pimentel Barata, saudoso membro da Academia de Marinha e ilustre estudioso da arqueologia naval, a que dedicou muito do seu talento e labor, na comunicação que apresentou no Centro de Estudos de Marinha antecessor desta Academia, intitulada «Introdução à Arqueologia Naval», descreve-nos de uma forma exacta e clara o programa do estado de conhecimento da ciência de arqueologia naval.

Só a partir de meados do século XVI aparecem códices de natureza técnica que assumem «*ipso facto*» uma extraordinária importância. Nalguns casos esses códices constituem verdadeiros regimentos de construção de navios, os quais, reflectindo naturalmente a prática de construção coeva, podem elucidar por extrapolação retrospectiva, sobre as características de navios de épocas anteriores.

Portugal não pode considerar-se pobre nesta documentação. Conhecem-se manuscritos que não sendo em profusa quantidade são suficientes para, tendo em conta o secretismo que sempre existiu na transmissão da experiência e conhecimento, concluir do alto do nível atingido pela construção naval portuguesa nas épocas dos Descobrimentos e Expansão.

Quando se comemora meio milénio dessa epopeia gloriosa, as provas documentais da grandeza da arte naval são um elemento fundamental para o aprofundamento e clarificação do conhecimento sobre o fenómeno dos Descobrimentos.

A Academia de Marinha, pela natureza dos seus objectivos, contando nos seus quadros com insígnos universitários e marinheiros, historiadores, cientistas e artistas, na tarefa de contribuir para as comemorações dos Descobrimentos, tomou a iniciativa de editar a série de obras portuguesas antigas sobre a arquitectura naval, edições que se integram no Programa Nacional de Publicações dos Descobrimentos Portugueses.

Com estas edições pretende-se facultar elementos de estudo aos investigadores e estudiosos e simultaneamente prestar homenagem aos arquitectos navais que idearam e construíram os navios que levaram Portugal ao Mundo.

Entre estas obras figura o mais antigo tratado em português de construção naval, da autoria do Padre Fernando Oliveira, pela primeira vez publicado em 1898 pelo ilustre oficial de Marinha Comte. Henrique Lopes de Mendonça, na sua obra «O Padre Fernando Oliveira e a sua Obra Náutica».

Trata-se de um manuscrito único existente na Biblioteca Nacional, regimento de construção naval da época, último quartel do século XVI.

É este manuscrito que a Academia de Marinha edita hoje numa obra em que se integra a leitura do Cte. Lopes de Mendonça e um prefácio explicativo de dois distintos membros da Academia, o Dr. Contente Domingues e o Eng.º Richard Barker, conhecedores profundos da vida e obra do linguista, nauta, arquitecto, que foi o Padre Fernando Oliveira.

Sobre a obra e o seu autor escutaremos nesta sessão a voz autorizada do Dr. Contente Domingues.

A edição desta obra foi possível graças ao apoio financeiro de uma empresa de construção naval, de renome nacional e internacional, estaleiro vianense, lídimo herdeiro do passado histórico da construção naval. Penso que o patrocínio assumido pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo revela a consciência de um alto representante da construção naval portuguesa, e o desejo de honrar as tradições locais, que mantêm na produção de navios da mais alta qualidade.

Aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo endereça a Academia de Marinha a expressão do seu muito apreço e agradecimento, pelo apoio recebido para a publicação desta obra, que além do seu indiscutível interesse e utilidade, constitui um valioso serviço prestado à cultura e ao País.

Nada mais acertado para dar à luz esta obra do que fazê-lo no local do próprio patrocinador, local do mais alto significado pelas suas tradições da arte naval, e nesta sessão em que a Academia de Marinha presta exactamente homenagem a essas tradições.

A apresentação desta obra nesta sessão revestida de solenidade e brilho que lhe é conferida pela presença de tão distintos convidados tem também um alto significado que a valoriza. O facto de a Câmara Municipal de Viana do Castelo convidar a Academia de Marinha a fazê-lo neste local histórico, os Antigos Paços do Concelho, é bem demonstrativo da devoção e fidelidade do município vianense ao passado histórico marítimo da sua cidade.

Pelo culto do mar e da nacionalidade bem haja o povo de Viana do Castelo.

INTERVENÇÃO

*do Presidente do Concelho de Administração
dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo
Eng.º Duarte Silva, no lançamento do livro da Fábrica das Naus
em 22 Julho 1991*

Antes de mais, quero agradecer em nome pessoal e dos Estaleiros Navais Viana do Castelo, as referências elogiadoras que nos foram feitas, quer pelo Senhor Presidente da Câmara quer pelo Senhor Presidente da Academia de Marinha.

Foi com muita honra que desde a primeira hora nos associámos na colaboração da reedição levada a cabo pela Academia de Marinha da obra sobre o Primeiro Tratado de Construção Naval elaborada em Portugal.

De resto, esta colaboração demonstra bem a preocupação que os E.N.V.C. sempre tiveram com a técnica de Construção Naval, uma vez que logo no início da sua actividade nos anos quarenta, optaram por terem a sua capacidade própria de projecto, o que certamente contribuiu para terem podido ultrapassar as sucessivas crises por que tem atravessado e atravessa este sector de actividade industrial.

Tendo a sua própria capacidade de projecto, foi possível adaptarem-se melhor às necessidades do mercado sem terem que estar na grande dependência do exterior.

Também esta nossa colaboração vem no seguimento de uma longa tradição que há, e sempre houve, entre as Entidades Navais e os Estaleiros Comerciais e que, no nosso caso e em Portugal, tem experiências efectivas e relevantes.

De facto, os E.N.V.C., que nasceram, como muitos sabem, ligados à pesca, desde cedo souberam adaptar-se a outros tipos de mercado e o primeiro grande salto técnico e tecnológico, foi feito na sequência da construção para a Marinha de Guerra Portuguesa de uma fragata da classe «Dealey», a «Magalhães Correa», nos anos sessenta.

Também não podemos esquecer que os Estaleiros da H. Parry & Son, casa a que esta Empresa esteve ligada muitos anos, foram os primeiros estaleiros portugueses a enveredarem pela construção metálica e justamente, foram fundados por dois caldeireiros que, o Arsenal da Marinha em meados do século passado, contratou em Inglaterra para repararem as caldeiras dos navios a vapor que começaram a operar.

O emblema daqueles estaleiros foi baseado no logotipo da Ilha de Man, constituído por três pernas em ângulos diferentes, representando que, em qualquer posição, estão sempre de pé, o que nos E.N.V.C., temos esperanças de conseguir para bem da construção naval nacional, da economia da região e do país.

Senhor Almirante CEMA, uma palavra muito especial de agradecimento pela presença de V. EXa., nesta cerimónia, porque é a prova real do empenho da Marinha na efectivação da cooperação com a Indústria Naval tão necessária para que se possa manter em pé.

A todos queremos agradecer a honra que nos dão de estar entre nós em Viana do Castelo.

Muito obrigado.

**O LIVRO DA FÁBRICA DAS NAUS
DE FERNANDO OLIVEIRA:
A PROPÓSITO DE UMA REEDIÇÃO**

*Comunicação apresentada nos Antigos Paços do Concelho
de Viana do Castelo em 22 de Julho de 1991
pelo Dr. Francisco Contente Domingues.*

1. Quando em 1983 se realizou em Lisboa a XVIIª Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, subordinada ao tema «Os Descobrimientos Portugueses e a Europa do Renascimento», houve um crescendo de interesse, a múltiplos níveis, pela época em que Portugal protagonizou, com outros países europeus, a grande aventura da exploração oceânica dos séculos XV e XVI.

O princípio das comemorações oficiais dos 500 anos dos descobrimentos, em 1987, veio imprimir um novo vigor a essa tendência, embora de forma mais consistente e continuada. O facto de não se tratar já de um momento que de alguma forma se esgotou em si mesmo, mas antes o ter-se dado início a um vasto programa que culminará no final do século (e esperando nós que continue para além dele, sob pena de se perder o essencial do investimento que será feito a diversos níveis), confere uma pujança a este voltar de face da nação portuguesa para o seu passado que necessariamente a implicará em múltiplos sentidos.

Não é de agora, evidentemente, o interesse privilegiado com que a sociedade portuguesa olha para esse período particular da sua história, porquanto na cultura e na mentalidade portuguesas se enraizou predominantemente a ideia de que se tratava de um momento ímpar da sua presença no mundo. E portanto não se estranha que os séculos XV e XVI tenham

merecido da historiografia portuguesa a melhor atenção, como é também patente que aí buscam preferencialmente inspiração outras formas de intervenção cultural, da literatura às artes plásticas, que tomem esse destino histórico colectivo como pano de fundo.

Como tinha acontecido noutras ocasiões, de que podemos citar a participação portuguesa nas comemorações colombianas de 1892, ou as de 1940 e 1960, também agora estes ciclos têm contribuído de forma muito directa para o estímulo e desenvolvimento concreto da investigação feita em Portugal. Da atenção do público para variadas formas de consumo da história à efectiva disponibilização de meios materiais para a pesquisa fundamental, mais generosa que habitualmente, multiplicam-se as possibilidades de investigar e dar a conhecer os resultados desse labor. Bem ao contrário de algum entendimento que se faz destas coisas, a investigação científica em história envolve hoje em dia meios de realização assaz onerosos. Escamoteá-los, na presunção de prioridades de que é lícito duvidar, como a de um certo desenvolvimentismo tecnológico, é confundir crescimento desarticulado com desenvolvimento integrado; é desfazer o devir económico do sócio-cultural, ou, pior ainda, pensar que o primeiro tem um efeito de arrastamento bastante por si só.

Poucos países, como Portugal, têm uma posição tão privilegiada como esta de uma formação social com séculos de uma história muito menos movimentada, na definição dos parâmetros essenciais da nacionalidade, que a grande maioria dos seus parceiros europeus. E é por isso que deve buscar o reencontro com as raízes históricas que fermentaram esta nação, não para procurar nos tempos idos as famosas lições da história, mas para definir correctamente uma personalidade colectiva própria, sem a qual escusado é querer prospectivar futuros que fatalmente se esquivarão a quem não estiver munido dos instrumentos necessários para ir ao seu encontro.

2. Estes processos comemorativos têm, a par dos ganhos óbvios que propiciam, custos e efeitos por vezes inesperados.

O entusiasmo que se gerou pelos descobrimentos portugueses tem tido foros de expressão os mais variados. Um deles reside justamente no interesse que têm concitado em meios que noutras circunstâncias pouco se preocupariam com esse capítulo da história. O que é em si um objectivo tanto mais conseguido quanto mais cabalmente for atingido; uma possível consequência negativa — mas inevitável — decorre da forma que reveste por vezes.

É neste quadro — e apenas nele — que se pode entender a retoma de uma tese antiga, em seu tempo devidamente refutada, mas que surgiu com impulso novo: a da nacionalidade portuguesa de Colombo ¹. O que nos leva igualmente a pensar que é por vezes equívoca a relação do nosso país com o seu passado.

Portugal teve um papel determinante nesse processo a que já se chamou «abertura do mundo», no sentido em que nos séculos XV e XVI se deu início a uma complexa rede de trocas e contactos a nível planetário, cujo crescente adensamento se tem vindo a acelerar até se começar hoje a falar com propriedade na «aldeia global» em que vivemos, onde os intercâmbios humanos, comerciais, culturais e de informação a todos os níveis se fazem com a maior rapidez e facilidade sem que praticamente conheçam barreiras geográficas. Não obstante, parecemos continuar simultaneamente alheios à ponderação efectiva do que foram algumas das nossas maiores contribuições para este processo de importância mundial transcendente, embarcando ao invés na reclamação de realizações duvidosas que já têm acarretado algum descrédito para a historiografia portuguesa ².

O caso de Colombo, porque tem sido tão falado ultimamente, é disto mesmo um excelente exemplo: perdoe-se-me o facto de o trazer à colação desta forma, mas creio ser fundamental, na altura em que se apresenta a público um livro como o que ora se reedita, proceder à tarefa de separar o trigo do joio e situar as coisas nos seus devidos termos.

¹ Sendo esta uma questão antiga, repetimo-lo, teve ocasião de ser relançada ultimamente de forma desajeitada num livro de Augusto Mascarenhas Barreto (*O Português Cristóvão Colombo Agente Secreto do Rei Dom João II*, Lisboa, 1988), que aliás não passa de uma recompilação nem sempre bem feita do que anteriormente tinham escrito outros autores sobre a matéria, para mais enxameada de erros históricos de palmatória.

² Luís de Albuquerque chamou já a nossa atenção para o facto: a sustentação de teses da mais variada inspiração sobre aspectos de pretensa prioridade portuguesa em certos momentos da expansão europeia tem gerado, como resultado inevitável, um certo clima de desconfiança nos meios científicos internacionais para com o trabalho probo dos historiadores portugueses que seriamente investigam a época dos descobrimentos. O que é tanto mais de lamentar quanto a participação portuguesa neste processo pode e deve ser avaliada nos exactos termos em que o Professor Albuquerque se lhe refere: «Incluo-me no número dos que pensaram que as navegações intercontinentais dos séculos XV e XVI, em que os Portugueses foram, sem sombra de dúvida, pioneiros, definiram uma das mais importantes viragens da história da humanidade: (...) Sem incluir nas actividades dos Portugueses desse tempo quaisquer enxertos duvidosos ou pouco críveis podemos dizer, com o orgulho que cada um por isso queira sentir, que eles forem os primeiros e, sem dúvida, os principais artífices de tal alteração» (*Dúvidas e certezas na história dos descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1990, p. 12).

Que o navegador genovês, aliás longos anos estanceado em Portugal, onde seguramente aprendeu muito da arte de navegar, tenha descoberto as Antilhas quando procurava o longínquo Cataio, é facto por todos sabido; que foram interesses os mais variados, acrescidos de certos equívocos, e não apenas o desejo de colocar adequadamente os factos históricos, a fazer da sua primeira viagem uma volte-face da própria Humanidade, também se sabe; mas que se insista em reclamar para Portugal aquilo com que o país só teve a ver indirectamente, e até a própria nacionalidade do navegador, é coisa que não deixa de nos surpreender.

Não constitui novidade para ninguém, hoje em dia, que D. João II recusou os serviços de Colombo por duas razões fundamentais: em primeiro lugar, os seus conselheiros sabiam que a Rota do Cabo servia melhor os interesses últimos da Coroa que a alternativa apresentada por Colombo; depois, este reclamava para si e à partida um vasto conjunto de regalias, de todo em todo inusual, uma vez que a Coroa recompensava por norma serviços já prestados, mas não serviços a prestar no futuro da forma como pretendia o genovês³. E o facto de se tratar de um estrangeiro nada queria dizer: anteriormente o Príncipe Perfeito dera permissão a João Afonso do Estreito e a Fernão Dulmo (um flamengo) para as explorações que estes queriam realizar no Atlântico Norte — e doar-lhes mesmo a ilha das Sete Cidades, que se propunham descobrir. A diferença estava no facto dos dois sócios arcarem à partida com todas as despesas inerentes à viagem, não traduzindo a mesma, portanto, qualquer encargo para a Coroa.

É porém certo que, na esteira de Luís de Albuquerque, outros autores remeteram entretanto a questão em causa para os seus devidos termos⁴. E seguindo o mesmo autor, também o é que a prioridade das nossas prioridades deve ser o estudo das efectivas realizações dos Portugueses, que são mais que suficientes para através delas se poder reivindicar o lugar que lhes cabe de direito neste processo da expansão europeia.

³ Por outro lado, como mostrou recentemente W. G. L. Randles, os peritos portugueses e espanhóis baseavam-se em modelos eruditos de conhecimento geográfico bastante distintos, daí resultando também a diferença de opiniões na avaliação da proposta de Colombo. V. «The Evaluation of Columbus "India" Project by Portuguese and Spanish Cosmographers in the Light of the Geographical Science of the Period», *Imago Mundi*, vol. 42, 1990, pp. 50-64.

⁴ Luís de Albuquerque, op. cit., em particular as pp. 105 a 175; Vasco da Graça Moura, *Cristóvão Colombo e a floresta das asneiras*, Lisboa, 1991; Alfredo Pinheiro Marques, *As teorias fantasiosas do Colombo Português*, Lisboa, 1991; D. Luiz de

Com efeito, os marinheiros portugueses partiram para as grandes viagens de exploração oceânica desarmados para os desafios que se lhes vieram a colocar. Foi um esforço titânico, o que se seguiu, e que se veio a traduzir no aperfeiçoamento e na criação de boa parte dos pressupostos técnicos e científicos das navegações; mas que foi mais além, registando-se igualmente contributos da primeira relevância para o conhecimento do nosso planeta e dos homens que nele habitavam. A náutica, a cartografia, a construção naval, a botânica, a matemática, a geografia, a astronomia, ou ainda as disciplinas que hoje chamamos humanísticas como a literatura, a filosofia, a antropologia, ou ainda a arte, na pintura e na arquitectura, ou na joalheria, sentiram profundamente as consequências das navegações. É um imenso legado cultural o dos Portugueses da época dos descobrimentos e da expansão, que nos cabe honrar e celebrar da única maneira possível: pelo seu estudo e ponderação cada vez mais rigorosa.

E a questão põe-se com especial acuidade no domínio técnico-científico, porque é nele, segundo cremos, que a herança cultural portuguesa pesa mais particularmente.

3. Assim se compreende a republicação do *Livro da Fábrica das Naus* do padre Fernando Oliveira. Estamos perante o primeiro tratado de construção naval escrito em português, que é simultaneamente um dos primeiros da Europa: e importa salientar desde já que no período que medeia entre *circa* 1550 e *circa* 1650, Portugal possui a mais notável colecção europeia de documentos técnicos de construção naval. Herança pouco conhecida, mesmo por nós próprios, e sobretudo muito menos divulgada no estrangeiro.

Se o aperfeiçoamento da arte de navegar foi talvez a contribuição portuguesa por excelência, nesta área das técnicas e das ciências, para esse «desencravamento planetário» de que falava Pierre Chaunu, o desenvolvimento dos diversos tipos de navios e o encontro sistemático de novas e arrojadas soluções técnicas constituem um dos seus capítulos

Lancastre e Távora. *Colombo, a cabala e o delírio*, Lisboa, 1991. Os três últimos destes livros foram escritos propositadamente para rebater a pseudo tese de Mascarenhas Barreto, que beneficiou de certa cobertura em alguma imprensa periódica, nomeadamente nos jornais *Correio da Manhã* e *O Diabo* (o segundo pelo menos numa ocasião falaciosamente). Atónito se sente ainda o leitor da entrevista concedida por M. Barreto à revista *Kapa* (n.º 5, Fev. de 1991, pp. 49-54): quer pelo teor das suas declarações, inqualificáveis nalguns casos, quer pela radical ignorância do assunto de que o entrevistador dá prova a cada instante, ornada, para mais, com observações e juízos de valor totalmente disparatados.

mais nobres. As navegações não se poderiam ter feito sem navios: e porque a civilização ocidental não dispunha de meios que permitissem desbravar sistematicamente os oceanos, tratou-se de os ir buscando e aperfeiçoando. Poucas tarefas teriam tão capital importância para o futuro da Humanidade, como esta de encontrar o veículo de contacto entre as partes de um mundo que muito difusamente se conheciam entre si.

Cerca de 1570 o padre Fernando Oliveira escreveu a *Ars nautica*, que ficou manuscrita até aos nossos dias. É a primeira obra de carácter enciclopédico sobre a matéria naval publicada da Europa. Que o seu pioneirismo foi reconhecido atesta-o o facto do holandês Nicolaes Witsen ter dela copiado várias ilustrações nos finais do século XVII¹, de onde por sua vez as copia o Marquês de la Victória para o seu *Diccionario de arquitectura naval*, já em pleno século XVIII. A Oliveira deve-se, por exemplo, o primeiro desenho técnico com o corte (ou secção) longitudinal do navio.

Típico homem da Renascença, Oliveira foi o autor da primeira gramática da língua portuguesa; de um tratado de guerra naval; da primeira história de Portugal escrita na época da monarquia dual, de resto verberando violentamente o direito de Filipe II de Espanha a usar a coroa de Portugal. Foi também pioneiro nas obras de construção naval, tanto com a *Ars nautica* como com este *Livro da fábrica das naus*, que escreveu por volta de 1580.

Que fazia o seu autor nesta altura da sua vida, já septuagenário, não o sabemos. É provável que a idade e alguma temperança ganha entretanto o tivessem tirado dos caminhos aventureiros que percorreu na juventude, levando-o a várias fugas para o estrangeiro, depois de ter fugido uma primeira vez da Ordem de S. Domingos, à qual pertencia e onde adquiriu a sua formação clássica, e ao alistamento na armada francesa como piloto de galés, qualidade em que logo de seguida serviu os ingleses. Vimo-lo igualmente embrenhado em obscuras negociações diplomáticas, ou prisioneiro de guerra no Norte de África. Como também foi prisioneiro da Inquisição por duas vezes, no intervalo das quais ensinou retórica em Coimbra.

¹ Na obra *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*, Amesterdão, 1671.

Não é impossível que a sua obra latina, a *Ars nautica*, tenha sido composta por encomenda de agentes estrangeiros⁶, o que talvez explique a razão pela qual foi parar aos Países Baixos, onde ainda hoje se encontra, e bem assim esse carácter enciclopédico a que aludimos atrás; pois o apreço em que era tido nalguns meios náuticos da Europa da época fizera com que poucos anos antes de escrever a *Ars* tivesse sido assediado por agentes franceses e espanhóis que queriam assegurar os seus serviços.

Mas a *Ars* é essencialmente obra de um humanista — e não tanto um texto técnico —, sobretudo nesta parte da construção naval, preocupado mais com o que deve ser com o que efectivamente é, uma obra onde a formação clássica do autor desponta a cada passo. Quando uns anos volvidos Oliveira reescreve em português esse capítulo (e daí resulta o *Livro*) fá-lo com um espírito bem diferente: se a formação clássica lá está, toda ela, também se lhe contrapõe a par e passo o homem que viveu a experiência vivida e a sobreleva a tudo. Frequentador dos estaleiros do seu país, e episodicamente dos de outros, porventura, ainda assim o tratado português de Oliveira é essencialmente teórico. No que reside aliás, uma das suas principais características: diferentemente dos outros escritores da matéria, como se pode ver pelas duas notáveis obras contemporâneas que são a *Instrucción nautica* de Diego Garcia de Palacios e os *Fragments of ancient english shipwrightry*, de Mathew Baker⁷, Oliveira é o único que se preocupa com a justificação filosófica dos seus pressupostos, oferecendo-nos o panorama de uma gnoseologia que justamente mescla, à uma, empiria e teoria⁸.

Para um mestre construtor naval dos finais do século XVI, ou para o arqueólogo naval dos nossos dias, o *Livro da fábrica das naus* não seria exactamente a obra mais útil para a construção ou reconstituição da traça dos navios de Quinhentos. Mas por todas as razões entra de pleno direito

⁶ A *Ars nautica* pertencia ao espólio do humanista flamengo Isaac Vossius, também ele interessado e autor de um tratado de construção naval; integrada nesse acervo, a *Ars* deu entrada na Biblioteca da Universidade de Leiden, nos Países Baixos, onde ainda hoje se encontra.

⁷ A obra de Palacios foi publicada no México, em 1587. Os *Fragments*, por seu turno, são de autoria principal de Mathew Baker, mas o manuscrito foi posteriormente acrescentado por outros autores, segundo é possível presumir (cf. Richard Barker, «Fragments from the Pepysian Library», *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1986, pp. 161-178).

⁸ Cf. F. Contente Domingues, *Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa do século XV: os tratados de Fernando Oliveira*, Lisboa, I. I. C. T., 1985.

na primeira linha de um património cultural cuja importância transcende a do país em que foi escrito.

Publicado em 1892 por Henrique Lopes de Mendonça, um dos primeiros mestres da história da arqueologia naval dos navios dos descobrimentos, o *Livro* estava há muito fora da acessibilidade desejada. A presente edição, que não é, e não pretende ser uma edição crítica, erudita portanto, tem justamente por escopo ultrapassar esta situação. E pela primeira vez se oferece tanto aos especialistas como a todos os interessados ou curiosos pela matéria uma fonte documental portuguesa traduzida para uma língua de grande curso internacional. O que contribuirá, esperamos-lo, para difundir o conhecimento da história marítima em geral e a do navio português em particular, mormente entre os estudiosos estrangeiros, que por vezes não encontram com facilidade fontes informativas a um tempo rigorosas e acessíveis a quem não domina a língua portuguesa.

Esta edição, tornada possível pelo empenho da Academia de Marinha com o apoio e colaboração indispensáveis dos Estaleiros de Viana do Castelo, é, a nosso ver, tanto intrinsecamente como por isso mesmo, um facto cultural em si. Julgamos sê-lo também, e em função do que ficou escrito atrás, pelas circunstâncias concretas em que surge.

O repesar ponderado do nosso passado histórico só se pode fazer com os meios adequados, e fornecê-los, não apenas a um escasso número de eruditos, mas a toda a comunidade nacional, é tarefa cuja responsabilidade impende sobre todos os seus agentes: culturais, económicos e institucionais. Só com esse empenho colectivo se pode pensar na sedimentação do conhecimento autêntico dos valores culturais de um passado que não é meramente contemplativo, antes se transfigura continuamente num dos elementos primordiais da argamassa com que vamos cimentando a nossa memória colectiva e a nossa maneira de ser e estar, enquanto povo com direito historicamente reconhecido a uma identidade própria e particular.

VIANA, POVOAÇÃO DE MARINHEIROS NO SÉCULO XVI

*Comunicação apresentada no Salão Nobre da Câmara Municipal
de Viana do Castelo, em 23 de Julho de 1991,
pelo Dr. António Matos Reis*

1. Desde o século XIII ao século XV.

D. Afonso III, quando em 1258 outorgou o primeiro foral de Viana, tinha em mente que na nova povoação que passava a constituir a sua cabeça se concentrassem os moradores do Crasto e das vilas de Figueiredo e Átrio, que faziam parte da paróquia de S. Salvador. O local onde se veio a implantar a nova povoação foi o morro situado a juzante do pequeno aglomerado de Átrio, este formado junto à igreja de S. Salvador, que se manteria como sede da paróquia até aos meados do século XV.

Se os inquiridores de 1258 tivessem cumprido a ordem régia que determinava «os enqueredores chamem o juiz de cada uno joigadigo e o abade da egregia e todolos fregueses de cada una freguesia e conjurem nos sobre Sanctos Evangelios cada uno per si e receber lo testimonio de cada uno in puridade sobre todalas davanditas cousas»¹, poderíamos dizer que, nessa data, além do pároco, ou, melhor, do capelão, havia na paróquia dezanove chefes de família, número que naturalmente não incluiria alguma ou algumas viúvas. Os habitantes da sede do município prestes a ser fundada não passariam de uma centena e provavelmente nem esse total atingiriam.

¹Portugaliae Monumenta Historica - Leges et Consuetudines, I, p. 163.

As mesmas Inquirições referem a existência de dez casais — isto é de dez unidades de exploração agrícola, confiadas em princípio uma a cada família — na vila de Figueiredo, mas não fornecem idênticos dados em relação a Crasto e a Átrio. Neste último lugar não se mantêm os mesmos esquemas económicos, porque uma parte dos moradores, exclusivamente ou não, dedica-se à pesca, naturalmente não só no rio mas também nas gamboas e no oceano.

A escassez de habitantes, contrastando com a vontade régia de que a nova vila seja bem povoada e se torne um centro urbano de significativa expressão demográfica, constituiu o pressuposto da carta régia de 1265.08.01, em que o monarca, que, não obstante a autonomia reconhecida ao novo município, se viu coagido a nomear um *povoador*, recomenda a este, aos alcaides e ao concelho de Viana: «mando-vos que poboredes bem essa vila e fasades ahi chegar todos os vezinhos».

Não dispomos de documentos que contenham informação clara sobre a evolução demográfica ou sobre o crescimento do aglomerado durante os séculos XIII e XIV.

As dimensões e a planta da povoação medieval, em forma de rectângulo inscrito numa cerca de traçado ovoide, sugerem-nos uma população que podia atingir, no máximo, cerca de 250 famílias².

No século XV, com o desenvolvimento das actividades marítimas, acelera-se a expansão demográfica e económica de Viana. Em meados do século esta expansão ainda é contida no interior das muralhas, respeitando os limites urbanísticos da povoação medieval. Com o apoio régio, os moradores sentem-se com fôlego suficiente para se abalçarem à construção da nova igreja paroquial, não obstante as queixas contra a imposição que lhes fora feita de contribuirem para a nova couraça de Caminha (outra vila em expansão), ao mesmo tempo que se realizavam as obras do cais fluvial, no Lima, o qual «he o melhor que há em vossos senhorios»³. A maioria da população continua a viver dentro das muralhas, pois é no seu interior que se edifica a nova igreja de Santa Maria, substituindo a anterior igreja de S. Salvador que, embora situada fora das muralhas, durante séculos servira a povoação.

² Em 1517 vivem neste perímetro 293 famílias, número em que se incluirão já as instaladas na parte norte da rua do Poço e na ala sul da rua do Cais, áreas que nos séculos anteriores não seriam ocupadas com habitações.

³ *Foral Grande*, fl. 36 v. - 38. O documento transcrito tem a data original de 1440.01.09. Lisboa.

Segundo um documento da época, Viana é um «povoado de pescadores e mareantes, que sua vivenda a maior parte he no mar»⁴. Vinte anos depois insiste-se na mesma ideia de que a população vive principalmente da pesca: «a vivenda e gormemansa desse lugar hé principalmente per pescaria» e «todo o ter e fazenda dos moradores dahi são naus, navios, barcos e armas»⁵. A expansão demográfica, como se regista em 1473, torna necessária a ampliação da igreja, pois se, há pouco acabada de construir, correspondia a uma época em que a população não era muita, «aguora per graça de Deus não cabemos na dita Igreja, e hé nos necessario fazela maior»⁶. As dimensões do templo a seguir a esta ampliação — substancialmente as actuais da hoje Sé de Viana — levam-nos a crer que a população servida extravasara já as muralhas, tanto mais que se mantinha a proibição de construir junto delas e, por conseguinte, de preencher os espaços ainda vazios no interior da cerca.

O facto mais significativo de toda esta evolução é a transferência, para o exterior dos muros, do centro cívico da povoação, logo no início do século XVI, com a construção dos novos paços do concelho e a implantação, na sua frente, de uma nova praça, no antigo Campo do Forno, onde passa a funcionar a feira e o mercado dos cereais. Em 1457 era ainda no interior das muralhas que as autoridades e os homens-bons se reuniam «dentro no paço do concelho da dita vila»⁷. Na era de quinhentos, os vianenses disporão de um espaço mais amplo para se reunirem, tal como para as suas fainas marítimas fruirão de um oceano mais vasto e prometedor.

É necessário aguardar o ano de 1517 para dispormos de dados mais exactos sobre a população de Viana. Conservou-se afortunadamente, no Arquivo Histórico do Município, um manuscrito (semelhante a muitos outros que então se elaboraram por todo o país, mas desaparecidos), cuja existência se deve à cobrança de uma finta sobre os moradores, destinada a financiar a construção de uma ponte sobre o Guadiana⁸. O documento corresponde, aliás, à «segunda paga» ou prestação e da primeira também

⁴ A. H.M.V., Pergaminho n.º 12, pasta 2. Transcrito no Foral Grande, fl. 55-57. Documento de 1450.01.10. Lisboa.

⁵ Foral Grande, fl. 44-44 v. Doc. de 1470.02.16. Lisboa.

⁶ A.H.M.C.V., Perg.º 25, pasta 1; Foral Grande, fl. 116-118.

⁷ Foral Grande, fl. 64 v.º-69.

⁸ A.H.M.V., Livro da talha que se deitou nesta villa de Viana e seu termo per a ponte que ElRey Nosso Senhor manda fazer na Ribeyra do Diana 1517.

em Viana não há qualquer registo. Aí se encontra, por exemplo, o nome de João Álvares Fagundes, que vive na Rua Grande e beneficia de isenção por gozar do «privilégio de carta de armas»; Pero do Campo, oficial da Misericórdia, reside no arrabalde do Campo do Forno, assim como Diogo Álvares, homónimo e possível familiar do célebre Caramuru. Para além desses, importantes são os dados que faculta sobre a realidade demográfica, urbanística e, até certo ponto, económica e social da antiga Viana.

Os dados constantes da listagem a que podemos reduzir o assento da finta para a construção da ponte sobre o Guadiana são os seguintes: o nome dos possíveis contribuintes e dos isentos (chefes de família e viúvas ou solteiros a viver por conta própria), a rua ou arrabalde onde moram, anotações relativas à situação económica, social ou profissional (que apenas abrangem uma parte dos nomes), e o contributo correspondente. A taxa aplicada é única, distinguindo-se os que a pagam na íntegra, e constituem a maioria, dos que pagam metade — mulheres vivas (104) e solteiras (26) com casa própria — e dos que não pagam, em razão de serem pobres ou se considerarem isentos, como sucede com os besteiros do conto (nenhuma menção) ou, mais modernos, os espingardeiros (20), os oficiais da Misericórdia (11) e os que usufruem de alvará de «cavaleiros» da casa de El-Rei ou de «vassalos».

Há em Viana 693 agregados familiares, apenas se indicando a profissão de 143 chefes de família. Nesta data mais de metade da população vive fora das muralhas: só 293 famílias (ou, seja 42% do total) estão instaladas intra-muros; as restantes 400 distribuem-se pelos arrabaldes da Igreja Velha (99 = 14%), do Campo do Forno (268 = 39%), da Abelheira (21 = 3%) e da Portela (12 = 2%). Nestes casos, emprega-se a designação genérica de *arrabaldes*, sem especificar nomes de rua. Não se menciona o arrabalde da Ribeira, naturalmente englobado no do Campo do Forno.

Os ofícios mais tradicionais registam o maior número de praticantes no interior da cerca medieval, especialmente os sapateiros e alfaiates. Os pedreiros, cuja actividade é essencial, numa povoação em crescimento, vivem nos arrabaldes. Indicador da recente expansão das actividades marítimas é o facto de também os profissionais directa ou indirectamente ligados ao mar viverem também nos arrabaldes: pilotos, marinheiros, calafates, carpinteiros, ferreiros e até um cordoeiro.

Os chefes de família que exercem profissões ligadas ao mar correspondem a 20% do total, sendo 12,5% constituído pelos pilotos e marinheiros, 4% pelos pescadores e 3,5% pelos calafates.

O desenvolvimento de Viana continuou depois desta data, próxima daquela em que os barcos de João Álvares Fagundes realizavam a sua emblemática expedição no norte do Atlântico. Acontecimento de profundas repercussões foi a empresa de colonização liderada por Pero do Campo Tourinho, na sequência da concessão da capitania de Porto Seguro, que lhe fez D. João III, em 1534. A vocação marítima de Viana, presente nas suas origens, estava confirmada, tornando-se, ao mesmo tempo, causa e consequência da sua expansão demográfica e urbana.

Em meados do século, outro documento, igualmente importante, facultava-nos uma visão bastante completa do panorama urbano, económico e social da Viana de meados do século XVI: é o rol da cobrança do «pedido» ou ajuda solicitada aos portugueses nas cortes de Almeirim, de 1544, que em Viana se deu por concluída em 1549⁹.

Entre as duas datas — 1517 e 1549 — dentro da cerca medieval, em consequência do levantamento da proibição de edificar no espaço contíguo às muralhas, surgem dois novos arruamentos: a Rua «do Postigo à Porta do Campo do Forno» e a Rua do Hospital [Velho]. Nos arrabaldes discriminam-se já os nomes das ruas, cujo número atinge o total de 26: 8 dentro das muralhas e 18 extra-muros.

O número de famílias residentes na povoação, de 693, em 1517, passa para 1092, em 1549. O crescimento aproxima-se dos 58%. Apenas 322 (menos de 30%) vive no recinto medieval.

Tal como em 1517, em 1549 omite-se a indicação do modo de vida de um número razoável — cerca de quatro centenas e meia — de moradores.

O grupo dos privilegiados ronda a centena (10%), embora uma significativa percentagem decidisse contribuir patrioticamente com um empréstimo, modalidade que se propunha as mais afortunados.

Os pobres, tributados no escalão mínimo, com raras excepções, provavelmente correspondentes a situações de miséria extrema, atingem quase as duas centenas (190 = 17%) e as viúvas somam o número de 80 (7%), a elas se juntando um pequeno número de solteiras que vivem por conta própria.

⁹ A.H.M.V., *Livro da Cobrança do Pedido de El-Rei nas Cortes de Almeirim de 1544*. O documento tem sido erradamente identificado como um Livro de Sisas.

Entre as profissões expressamente referidas (58% dos moradores), pode ser interessante sublinhar a existência de seis tabeliães, número naturalmente relacionado com o fervilhar das transacções, e ainda dois ourives, quatro oleiros e meia dúzia de cidadãos habilitados com cursos superiores (1 doutor, 4 licenciados e 1 bacharel).

Em 1549 é digno do maior destaque o elevado número dos chefes de família que se ocupam nas fainas do mar. No conjunto dos 255 profissionais do sector, o total dos marinheiros, pilotos, calafates, cheoleiros e pescadores atinge os 94, correspondendo a uma percentagem de 37%, assim distribuídos: 7 pilotos, 57 marinheiros, 7 calafates, 7 cheoleiros e 16 pescadores, a que poderemos somar 8 caleiros (pescadores fluviais). Em grande parte, a actividade de alguns dos 18 carpinteiros, 10 ferreiros e 2 serralheiros recenseados estaria também, mais ou menos directa ou indirectamente, ligada à actividade marítima.

Abra-se um parêntesis para anotar que, a par de figuras ilustres na vida civil, como os dois Pedro Barbosa (e há um terceiro com igual nome) e Fernão Brandão, encontramos Leonor do Campo, a conhecida filha de Pero do Campo [Tourinho], esta a residir na Rua de S. Sebastião.

As fortunas avaliadas dos vianenses não isentos somam 22.178.000 rs. Sete centenas de famílias possuem bens avaliados em valores acima dos que estavam sujeitos à quota mínima. A média das fortunas tributadas é de cerca de 32.000 rs., oscilando, no mínimo e no máximo, entre os 5.000 e os 800.000 rs.

A maioria (38 em 47) dos que possuíam fortunas avaliadas em 100.000 rs. ou superior optou pela modalidade do empréstimo. Nesse número contam-se alguns dos mais ricos mercadores que operavam no porto de Viana.

*

Uma década após a cobrança deste *pedido*, a Irmandade do Santo Nome de Jesus dos Mareantes, erecta na igreja paroquial de S.ª Maria Maior, iniciava uma campanha de angariação de irmãos, obtendo uma grande adesão por parte dos moradores de Viana, que na sua quase totalidade se terão inscrito na confraria, no correr desse ano e primeiros meses do seguinte¹⁰. Alguns voltaram para elevar o seu contributo monetário,

¹⁰. Arquivo da Sé de Viana, *Livro da Irmandade do nome de Jesus feito na era de 1561*.

e a consequente repetição de nomes obsta a que deste livro se possa obter uma informação rigorosa sob todos os aspectos. Muitas vezes é omissa em relação à morada e à profissão dos inscritos. A modalidade mais adoptada é a inscrição global das famílias, mas alguns solteiros inscreveram-se individualmente.

Dos 1304 registos do primeiro ano, 1255 referem-se a moradores da vila de Viana. Descontadas as repetições e os solteiros, o número total de famílias pouco se afastará do que se registava dez anos antes.

Para a mentalidade da época — e raras são as excepções — não bastava inscrever genericamente a família, porque representava maior garantia de protecção divina a menção explícita no livro de cada um dos seus membros. Essa maneira de ver contribuiu para que hoje possuamos elementos bastante completos para reconstituir o mapa das famílias vianesas de meados do século XVI ou, rigorosamente, de 1561.

Às 1255 famílias de Viana corresponde um total de 5104 indivíduos, que se distribuem do modo seguinte: 672 casais, 369 viúvas, 32 viúvos; solteiros e solteiras vivendo por conta própria, respectivamente, 73 e 109. Se não contarmos os solteiros, o número de famílias baixa para 1073. A média de pessoas por família é de 4,06, ou, se excluirmos os lares formados por um ou uma solteira, de 4,6.

Há 867 famílias com filhos, perfazendo estes o total de 2321, sendo 1241 do sexo masculino e 1083 do sexo feminino. O número de filhos por família é variável, mas a percentagem maior é a que tem 2 filhos (287 famílias); seguem-se as que tem 1 (224), 3 (123), 4 (113), 5 (63), 6 (33), 7 (13), 8 (5), 9 (4) e 2 com 11. A média de filhos por família é de 2,16, se considerarmos apenas as que tem filhos ou de 1,85, se considerarmos as famílias todas.

Há 284 famílias com dependentes ao seu serviço, e 76 com escravos. O número total de dependentes é de 485, sendo 370 criados (145 do sexo masculino e 225 do sexo feminino, incluindo neste número 15 amas), 107 escravos (58 do sexo masculino e 49 do sexo feminino).

Apenas duas centenas de profissões são mencionadas, o que, à partida, obsta à realização de qualquer análise conclusiva sob esse aspecto. Em abono desta verificação, bastará dizer que, tratando-se de uma irmandade que, em primeiro lugar, se destinava aos mareantes, apenas um reduzido número de inscritos indica profissões ligadas ao mar: 1 piloto, 1 mareante, 2 marinheiros, 5 calafates, 5 pescadores, 6 caleiros, embora se declarem 12 carpinteiros, 4 tanoeiros e 4 serralheiros, ao lado de 17 sapateiros, a profissão mais representada, logo seguida pelos carpinteiros já

referidos. É que de facto os mareantes não precisariam de se identificar pela profissão ao inscreverem-se na sua confraria.

Como novidade, observa-se a inscrição em bloco de religiosas, importante dado sobre a população dos mosteiros de S. Bento e de Vitorino, nessa época. Outro tanto não acontece com os religiosos do sexo masculino, mas, atendendo ao seu número, muito mais reduzido, é natural que se encontrem incluídos entre os vários que, além do abade e do arcipreste, se mencionam como simplesmente clérigos, clérigos de missa ou padres (mais 1 frade).

Um registo das «avenças» pagas pelos moradores de Viana em 1598¹¹ é, no respeitante às referências profissionais, é muito mais completo que os documentos até agora citados.

Em 1598 arrolam-se em Viana 892 famílias. O decréscimo em relação a 1549 é de 22,5%, embora em relação a 1517 o saldo de crescimento seja de 36,6%. Seis dezenas de famílias têm à cabeça uma viúva (só em alguns casos se tratará de mulheres solteiras) e sete são pobres (é significativa esta redução do volume de pobreza). Das restantes, apenas em relação a 267 chefes de família se não menciona a profissão, que é indicada para 545, isto é, para quase 60% da totalidade. Anota-se a presença de 167 mareantes, mais 10 pilotos, correspondendo a soma destas duas categorias a 32,55% do conjunto dos chefes de família com profissão conhecida. Acrescentando 10 calafates, 9 caleiros, 43 pescadores e 1 barqueiro, a percentagem eleva-se para 42,6%!

Os marinheiros distribuem-se, em 1598 (e em 1600), por quase todas as 28 ruas da povoação, havendo apenas três arruamentos onde nenhum habita, mas esses três arruamentos são os que registam menor número de moradores, nunca ultrapassando as sete famílias. Na quase totalidade das ruas, os marinheiros representam a maior percentagem dos habitantes, exceptuadas a rua da Bandeira, onde predominam os sapateiros, e a rua que vai «da Porta de Santiago à Porta de St.º António» (antes chamada «do Postigo ao Campo do Forno»), onde predominam os alfaiates e os mercadores. A protecção contra os ataques dos corsários, proporcionada pela construção do forte da barra, no tempo de D. Sebastião, e, posteriormente, da fortaleza filipina, aliada à proximidade do seu meio natural de trabalho, o mar, contribui para que a maioria dos mareantes se fixe no espaço situado entre a povoação medieval e a foz do Lima: as ruas onde

¹¹. A.H.M.V., *Lançamento das Sisas*, 1598.

está recenseado o mais elevado número de marinheiros, já em 1598, são, por ordem decrescente, as da Porta da Ribeira, que ia dar a Santa Catarina, de S. Sebastião, da Porta de S. João, e do Loureiro.

Os quantitativos, em cujo cômputo apenas entram os chefes de família, não fornecem, por conseguinte o número rigoroso das pessoas que em Viana se dedicam às fainas do mar, nomeadamente dos jovens.

Com base no número médio de indivíduos por família (4,06 / 4,6) obtido a partir do *Livro da Irmandade do Nome de Jesus*, de 1561, e no total de famílias contabilizadas em 1598, podemos calcular que, nesta última data, o número de habitantes era superior aos 3600 e, provavelmente, mais próximo dos 4100.

Em 1591, o governo de Lisboa (o vizo-rei) ordena um arrolamento de todos os pilotos, mestres, marinheiros e grumetes, e um outro dos calafates, carpinteiros navais e bombardeiros, com a finalidade de dispor de registos adequados à mobilização dos contingentes necessários para servir na armada, impiedosamente fustigada em todos os mares. Este registo, cuja cópia é obrigatório remeter para a capital, deverá ser actualizado todos os seis anos, o que, de facto, acontece pelos menos em 1606, no caso de Viana.

A provisão do vizo-rei só é executada, no porto da foz do Lima, em 1600¹². A comparação entre o registo de 1598 e a matrícula dos mareantes realizada em 1600, por conseguinte em datas muito próximas, permite formular um juízo sobre o significado das listas tributárias das famílias vianesas e realça o seu contributo para o conhecimento do número e da percentagem dos mareantes existentes em Viana e das respectivas categorias.

A matrícula de 1600 abrange todos os que se dedicam à marinharia, e não apenas os chefes de família, e anota a categoria de cada um: piloto, mestre, contramestre, marinheiro e grumete, e, além dos pilotos da barra e do piloto do castelo, recenseia 18 homens sem função ou categoria especificada.

Considerando que o número de habitantes não diferia substancialmente em 1598 e 1600, os dois registos, em conjunto, permitem conhecer, com pequena margem de erro, a percentagem dos marinheiros no conjunto da população vianesa.

12. A.H.M.V., *Livro da Matrícula dos Mareantes*, 1600.

Em 1600 há em Viana 57 pilotos, número que naturalmente corresponderá ao de navios de alto mar, 41 mestres, 9 contramestres, 133 marinheiros, 18 grumetes, a que se acrescentam 2 pilotos da barra, 1 piloto do castelo e 17 homens sem categoria especificada. É ocasional a menção de um calafate, citado não por estar nessa categoria mas por andar na vida de marinheiro, uma vez que os calafates, os carpinteiros navais e os bombardeiros deviam ser recenseados noutra registo, como ordenava a provisão, conforme já se observou.

Vivem ou têm a sua moradia em Viana 278 marinheiros, o que corresponde a cerca de 7% de toda a população e a uma percentagem muito maior da população activa. Somando-lhes os calafates, os carpinteiros navais, os cheoleiros, os pescadores e os caleiros, os números e as percentagens atingiriam valores bem mais altos. E em seguida viriam os comerciantes e muitos outros cuja vida, mais ou menos directamente, dependia das actividades mencionadas: o mar polarizava uma boa parte da economia e do quotidiano vianês!

Remonta às suas origens a vocação marinheira de Viana, cuja história marítima conheceria vários ciclos. Depois de uma expansão lenta e gradual, nos dois primeiros séculos, o crescimento do porto de Viana acelera-se em meados de quatrocentos, atingindo o seu auge na segunda metade do século XVI. Paralelamente, a população de Viana atinge os seus quantitativos mais elevados à volta de 1550; segue um rumo descendente até ao fim do século, enquanto continua a crescer o número dos que se ocupam nas actividades marítimas. Os marinheiros, a que se associam outras profissões ligadas ao mar, constituem a camada numericamente predominante na sociedade local¹³.

¹³. PS.: Depois de elaborar este estudo, o autor procedeu à transcrição sistemática dos códices acima referidos, com listagens dos moradores de Viana no século XVI, tendo em vista um ulterior desenvolvimento da respectiva análise. Na sequência desse trabalho, teve a ocasião de verificar que, em parte, os números apresentados carecem de rigor absoluto, embora, do mesmo modo que as percentagens, mantenham o seu valor indicativo.

NOVAS ACHEGAS SOBRE ENGENHOS DE NAVEGAR TRADICIONAIS NO RIO LIMA

*Comunicação apresentada no Salão Nobre da Câmara Municipal
de Viana do Castelo, em 23 de Julho de 1991
pelo Prof. Arq. Octávio Lixa Filgueiras.*

0.1 Ao ter de seleccionar um tema para este encontro cultural, promovido pela Academia de Marinha em Viana do Castelo, não experimentei qualquer espécie de dificuldade. Porque a mais notável peça da nossa Arqueologia Naval Sub-Aquática proveio do rio Lima. Notável pelo objecto em si mesmo, e como documento basilar para o conhecimento da navegação fluvial local.

1.1 Para não prolongar o efeito de surpresa que esta pequena introdução poderá ter provocado, direi que o objecto arqueológico em referência é a piroga escavada num tronco de árvore, achada em Geraz do Lima, em 2 de Março de 1985.

1.2 Trata-se de um belo exemplar feito de carvalho roble, com 4,40 m de comprimento, e ainda em muito razoável estado de conservação.

Num estudo preliminar, desde logo elaborado pelo Dr. Francisco Alves, Director do Museu Nacional de Arqueologia, o A., em face da tipologia da embarcação, sugeria tratar-se duma piroga relativamente recente (Fig. 1) — o que veio a ser confirmado pelos resultados da datação por C-14: ano 1000 ± 40 .¹

1.3 Se tivermos presente a notícia de Estrabão sobre o emprego de tais artefactos pelos Galaicos, Ástures, Cântabros e Vascones:

¹ Francisco J. S. Alves, «A Piroga Monóxila de Geraz do Lima».

A referência à datação constitui uma nota final (Post-Data), a pp. 234.

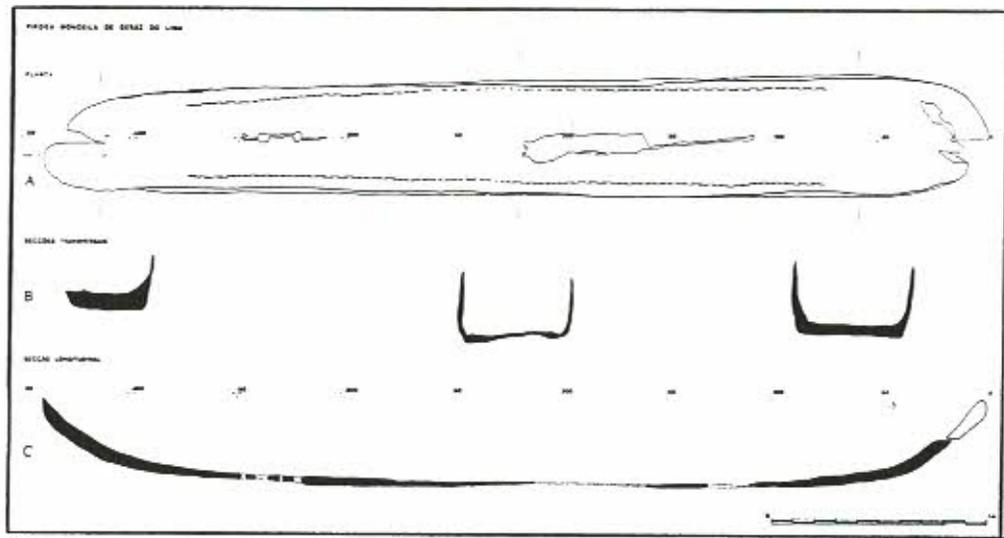


Fig. 1 — Planta e secções transversais e longitudinal (repr. de F. J. S. Alves — *A piroga monóxila de Geraz de Lima*, p. 219).

— «Jusqu'à la conquête de Brutus (138 - 137 AC) on se servait d'embarcations faites de peaux, pour traverser les lacs laissés par la marée et les marais. Aujourd'hui, au contraire, même les pirogues taillées dans une seule pièce de bois se voient rarement.»²

quedamos surpresos ante a comprovação da persistência do uso local dum tal engenho de navegar, pelo menos até à Idade Média. Facto desconhecido, por não constar de nenhuma documentação escrita coeva, relativa ao vale do Lima.

1.4 Na verdade, o registo dum notícia sobre o emprego de *almadias*, respeita ao rio Minho mas refere-se a jangada de troncos, e não a pirogas monóxilas:

«Estando o Condestabre na aldea honde se alojara ajunto co o Minho era muy cuidadoso por que o ryo hya muy cheo que o no podia passar. E teue seu conselho de maneyra que hauia de teer. E em seu conselho os eram que fizessem almadias em que passassem...»³

² Segui a citação da tradução francesa, transcrita na obra citada do Dr. Francisco Alves, a pp. 227, dadas as «discrepâncias» da tradução do texto da *Geografia*, por Garcia & Bellido (conforme nota 29, do Dr. Francisco Alves).

³ *Chronica do Condestabre de Portugal, Dom Nuno Alvarez Pereira*, cit. M.A.T. Carbonell Pico, pp. 25 e 27.

1.5 O mesmo vocábulo — *almadia* —, na acepção de piroga é usado frequentemente por Zurara na *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, mas respeita ao N. de África.⁴ Entretanto o A., a propósito «*de um pequeno batel feito todo de um pau cavado, sem nenhuma outra adição*», acrescenta uma observação importante: «*à maneira de concho semelhante a alguns que há nos rios de Mondego ou de Zezer, em que os lavradores passam quando é mister nos tempos dos grandes invernos.*»⁵

1.6 Quer dizer, no Mondego e no Zêzere, na 2.^a metade do séc. XV, os lavradores ainda usavam *conchos* para vencer a corrente nos *tempos dos grandes invernos!*

As notícias sobre os achados (perdidos) de Peniche e da foz do rio Mira⁶; e a observação de Schulten de que as pirogas monóxilas teriam sido a embarcação mais antiga da Bética antes da chegada dos romanos⁷ ampliam o quadro da extensão e, portanto, da importância do seu uso em boa parte da Península Ibérica. Naturalmente admitindo variações de tipologias, conforme as áreas culturais e as épocas. (fig. 2)



Fig. 2 — Mapa de distribuição dos achados e das notícias relativas a pirogas monóxilas na Península Ibérica: Trama — Segundo Estrabão: A — Região dos Calaiicos, Astures, Cantabros e Vascos; B — Rio Guadalquivir, 1 — Rio Adour, 2 — Rio Nive, 3 — Rio Bidassoa; 4 — Malliã (Santander); 5 — Rio Minho (entre Peares e Arbo); 6 — Lagoa Antela (Orense); 7 — Rio Lima (Geraz do Lima). 8 — Peniche (costa norte), 9 — Rio Mira (Esteiro da Galé). 10 — Rio Guadalquivir (sapal do Parque Nacional de Doñana); • — Vestígio arqueológico conservado; ■ — referência arqueológica precisa; — referência arqueológica vaga; ▲ — vestígio etnoarqueológico conservado; ▲ — referência etnoarqueológica precisa. (repr. de: F. J. S. — A piroga monóxila de Geraz de Lima, p. 212).

⁴ Carbonell Pico, ob. cit., p. 24.

⁵ Carbonell Pico, ob. cit., p. 92.

⁶ Estácio da Veiga, *Antiguidades Monumentais do Algarve*, ref. Dr. Francisco Alves, ob. cit., p. 223 e nota 16.

⁷ A. Schulten, *Geografía y Emografía Antiguas de la Península Iberica*, nota 8, de pp. 224, II vol.

Eis uma temática fundamental que os arqueólogos peninsulares não podem perder de vista para necessária exploração.

2.1 Relativamente ao achado de Geraz do Lima e reportando-nos ao texto de Estrabão, parece poder concluir-se que

- 1 — as monóxilas já eram usados no Lima, antes da ocupação romana,
- 2 — aí perdurando até à Idade Média;
- 3 — como Estrabão não refere a existência na região de outras embarcações, além das de couro, as monóxilas seriam anteriores ao aparecimento dos *barcos* do Lima,
- 4 — e estes, posteriores à chegada dos romanos.

2.2 Por seu turno, ainda que os barcos dos rios do NW (Minho, Lima, Douro) evidenciem características comuns abonatórias duma ascendência nórdica (casco de tábua trincada, formação do casco anterior à colocação do cavername) agrupam-se por famílias diferentes de rio, apesar da curta distância que os separa.⁸

2.3 Os modelos limianos, por exemplo, apresentam semelhanças flagrantes com alguns exemplares do baixo Reno, ou com o *peat boat* de Somerset.⁹ (figs. 3, 4, 5)



Fig. 3 — *Barco* do Lima (repr. de um Bilhete Postal antigo)

⁸ O. L. Filgueiras, «A Presumptive Germanic Heritage for a Portuguese Boat-Building Tradition».

⁹ Id. ib., p. 64



Fig. 4 — *Barcos da Ribeira Lima: barquinhas do Lima, com o seu tampo alargado, e um barco, com tampo mais estreito (foto do autor).*

2.4 O *carocho*, do rio Minho, lembra alguns barcos de pesca da costa ocidental da Noruega.¹⁰

2.5 Os barcos do Douro, apesar do rigor com que respeitavam o método de construção nórdico, parecem constituir um caso aparte, dentro e fora do território nacional.¹¹ O que me leva a pensar na existência de influências diversas, de diferentes agentes transmissores, que em épocas várias teriam feito sentir a sua acção em região culturalmente tão rica e complexa.¹²

2.6 Ainda que o avanço sobre a resolução desses problemas, proporcionado pelo aparecimento da piroga monóxila de Geraz do Lima se situe no plano dum enquadramento geral das navegações nesse rio, que é também uma excelente via de penetração, creio ter ficado bem explícito o interesse cultural deste documento arqueológico.

3.1 E agora, para desassossego de quantos se interessam pelo nosso Património, passarei ao enunciado dum espantoso encadeamento de sucessos (felizes) que permitiram que este achado se não perdesse:

¹⁰ Id. ib., pp. 64 e 65.

¹¹ Id. ib., pp. 62 a 64.

¹² Id. ib., pp. 67 e 68

Vista geral da villa de Ponte de Lima e seus arredores na Freguezia de S. Maria dos Anjos em - 1780.

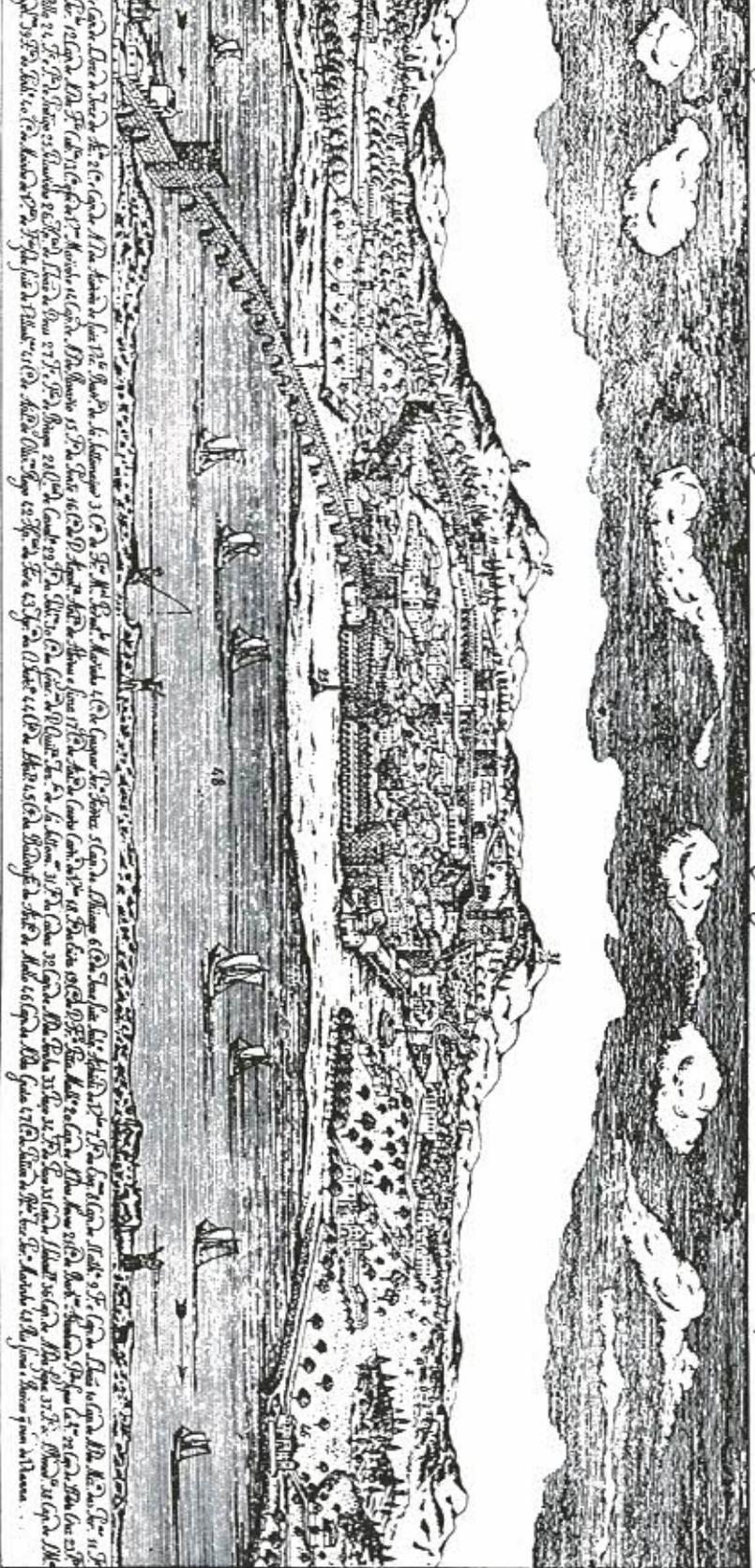


Fig. 2. — Nesta Vista da Villa de Ponte de Lima (1780) evidenciamos, em primeiro plano os barcos do Lima, subindo o rio à vela.

Vista tirada para

1 — o primeiro respeita à extracção de areias, realizada cerca da ponte de Lanhezes, a qual aliviou (em parte) a monóxila do material que a recobria, sem lhe provocar qualquer dano;

2 — a rigorosa invernia que se lhe seguiu teve duas consequências imediatas — a continuação do processo de libertação da peça, e a perda de embarcações (actuais) levadas pela cheia do rio;

3 — o facto de o Senhor Albino Fernando Rocha, e seu filho Paulo Jorge, não se conformando com a desapareição do seu *barco*, haverem tentado encontrá-lo, acabando por achar, fortuitamente, a piroga;

4 — o cuidado dos achadores em apresentar a peça na Capitania de Viana do Castelo, mesmo desconhecendo o seu valor cultural;

5 — o interesse manifestado por determinadas entidades, quando a Capitania se alheou do caso, visto o achado se situar fora da área de jurisdição da Marinha; de facto essas entidades procuraram obter, com urgência, uma orientação adequada sobre a recuperação e preservação do achado;

6 — a atempada resposta dos serviços oficiais responsáveis!

Eis o comentário que inseri num parecer que sobre o caso redigi em 1987:

«Destas verificações decorre haver que estudar com urgência as providências necessárias para obviar os riscos a que ainda estão sujeitos novos achados e que, os casos conhecidos de perdas anteriores constituem sério aviso.»

4.1 Calculem VV Exas. — e é só um exemplo — que ainda está por definir, no plano legal, o regime de propriedade dos achados sub-aquáticos em áreas fora da jurisdição da Marinha — como no caso vertente!

Enfim, acreditar que há horas felizes — talvez!

Mas confiar de mais na Sorte, francamente, é atentar contra a paciência dos deuses...

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Francisco J. S., «A Piroga Monóxila de Geraz do Lima», in *O Arqueólogo Português*, série IV, n.º 4, Lisboa, pp. 209-234. (1986)
- CARBONELL PICO, Maria Alexandra Tavares, *A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa. (1963)
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa, «A Presumptive Germanic Heritage for a Portuguese Boat-Building Tradition», in *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*, National Maritime Museum, Greenwich. (1979)

OS HERÓIS DO MAR NA ÉPOCA DOS DESCOBRIMENTOS

*Comunicação apresentada no salão nobre da Câmara Municipal
de Viana do Castelo, em 23 de Julho de 1991
pela Professora Dr.^a Maria Augusta Lima Cruz*

Quando o Sr. Contra-Almirante Rogério de Oliveira me convidou a participar nestas sessões¹, chamou-me a atenção para a especificidade temática em debate e consequentemente para o interesse que haveria de me debruçar sobre assunto que tivesse mais a ver com as navegações marítimas do que com o movimento mais amplo de expansão ultramarina. Nestas circunstâncias, ocorreu-me retomar uma reflexão em tempos feita sobre as ressonâncias da viagem de Bartolomeu Dias na literatura coeva². Lembro-me que, quando, no ano das comemorações da dobragem do Cabo de Boa Esperança, me fizeram esta «encomenda», me lancei entusiasmada na pesquisa, pois parecia-me evidente que, ontem como hoje, Bartolomeu Dias sempre fora o «capitão do fim», aquele que «dobrava o assombro» e provava que «o mar era o mesmo». Inconscientemente, projectava no passado longínquo a imagem poética, que me ensinaram nos bancos da escola, de um Bartolomeu marinheiro que descobrira «que o gigante era um penedo/que tinha forma de gente» e que o mar era «um quarto escuro/onde os meninos tinham medo de ir»!³

¹ Sessões culturais em Viana do Castelo, organizadas pela Academia de Marinha, em 22 e 23 de Julho de 1991.

² «Bartolomeu Dias e as Letras», *A Viagem de Bartolomeu Dias e a problemática dos Descobrimentos*, seminário realizado em Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta, 2 a 7 de Maio de 1988 pelo Centro de Estudos Gaspar Frutuoso da Universidade dos Açores. Actas pub. Direcção Regional de Assuntos Culturais/Secretaria Regional de Educação e Cultura, 1989, pp. 145-158.

³ *Bartolomeu Marinheiro*, versos de Afonso Lopes Vieira, ilustrações de Raul Lino, Lisboa, Editorial Limitada, 1912.

Todavia, à medida que me fui enfronhando numa pesquisa sistemática, foi-se tornando claro que a viagem de Bartolomeu Dias não fora, no seu tempo, estimulante de produção literária, nem tão-pouco o fora, como se poderia esperar, do género épico. Nenhum poeta, exceptuando Luís de Camões, o imortalizou nos seus versos. E mesmo em Camões, a sua figura não tem a aura de outras personagens da gesta lusitana. N' *Os Lusíadas* aparece, sem nome, como o primeiro que sofreu as consequências da ira do monstro Adamastor contra os que ousaram desafiá-lo:

«E da primeira armada, que passagem
Fizer por estas ondas insofridas,
Eu farei de improviso tal castigo,
Que seja mor o dano que o perigo!

Aqui espero tomar, se não me engano,
De quem me descobriu suma vingança».⁴

Também nos cronistas a mesma atitude: o silêncio ou a notícia lacónica, sem direito a capítulo especial. Nestes, uma excepção — João de Barros, que dedica grande parte do cap. 4.º do livro III da *Década 1.ª* à viagem capitaneada por Bartolomeu Dias. Mas, apesar desse destaque, também para ele Bartolomeu Dias não é o «capitão do fim» que atingiu uma etapa fundamental no longo processo europeu de descobrimento do globo terrestre, mas sim o capitão de uma viagem inacabada. Quando conta que o navegador, pressionado pela tripulação, teve de regressar a Portugal, comenta que se apartou do padrão do ilhéu de Santa Cruz «com tanta dor, e sentimento, como se leixára hum filho desterrado peora sempre, lembrando-lhe com quanto perigo de sua pessoa, e de toda aquella gente, de tão longe vieram sómente àquele effecto, pois lhe Deus não concedêra o principal...»⁵ Atente-se na parte final: *de tão longe vieram sómente àquele effecto, pois lhe Deus não concêdera o principal*. Dobrar o cabo das Tormentas é «somentemente aquele feito» que, ao que parece, não era, por si só, justificativo de viagem tão longa. O principal ficara por fazer!

⁴ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, canto V, estrofes 43-44.

⁵ João de Barros, *Década primeira da Ásia*, livro III, cap. IV, pp. 189-190 da edição da Régia Oficina Tipográfica; Lisboa, 1778.

A mesma leitura em António Galvão que, num claro aproveitamento de imagem já difundida por Valentim Fernandes no início do séc. XVI, conclui que, tal como Moisés, também o nauta português não chegou à Terra de Promissão!⁶

A escassez de informação relativamente à época em causa e a política de obliteração da acção expansionista de D. João II nos reinados que imediatamente se lhe seguiram podem em parte justificar o «caso» Bartolomeu Dias, mas não explicam o fenómeno mais vasto de quase indiferença da grande maioria dos homens de letras relativamente às proezas marítimas dos seus contemporâneos. Com efeito, as conclusões tiradas para Bartolomeu Dias podem-se aplicar também a outros navegadores que se destacaram na exploração do Atlântico — Gil Eanes, Pero de Sintra, Pero Escobar, João de Santarém, Diogo Cão e tantos outros —, cujas viagens inovadoras também não mereceram o encómio das letras. E, se dos casos individuais passarmos para o empreendimento colectivo dos Descobrimentos, verificamos que também sob esta perspectiva foram poucos os que os valorizaram ou que na viagem marítima encontraram fonte de inspiração literária.

É certo que Camões escreveu:

«Assi fomos abrindo aqueles mares,
Que geração algua não abriu,
As novas ilhas vendo e os novos ares
Que o generoso Henrique descobriu»⁷

É certo também que João de Barros precedeu a sua história da *Milícia portuguesa na Ásia*, vulgarmente conhecida pela designação de *Décadas da Ásia*, de um apanhado — os quatro primeiros livros da *Década 1.^a* — sobre o caminho percorrido pelos navegadores portugueses até às portas da Índia, destacando não raras vezes aspectos inovadores da viagem no Mar Oceano. Basta citar, a título de exemplo, o célebre passo da referida *Década* em que realça o contraste entre as navegações dos gregos no Mediterrâneo «sempre à vista da terra, jantando em hum porto, e ceando em um outro» e as dos marinheiros portugueses

⁶ Epístola de Valentim Fernandes ao rei D. Manuel, precedendo a sua edição do *Livro de Marco Polo*. Lisboa, 1502; António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, Porto, Civilização (1.^a edição 1563), pp. 81-82.

⁷ Luís de Camões, *ob. cit.*, canto V, estrofe IV.

«navegando per tantas mil léguas, que vem a ser antipodas da sua propria patria, cousa tão nova, e maravilhosa na opinião das gentes, que té doc-tos, e mui graves barões em suas escrituras puseram em duvida de os haver...»⁸

Mas, de um modo geral, as navegações e as viagens de exploração geográfica pouco incitaram a produção literária da época. Se compulsar-mos uma colectânea, como o *Cancioneiro Geral* organizado por Garcia de Resende, verificamos que se contam pelos dedos da mão os autores que criaram a partir de vocábulos ou situações relacionados com a vida no mar.

João Rodrigues de Sá, por exemplo, dedica uma esparsa a uma se-nhora que se apelidava Costa, nos seguintes termos:

«Quem bem sabe navegar,
pola vida segurar,
a esperança tem posta
dentro no pego do mar,
mas aquy, por se salvar,
dava certo vir à Costa
por que, posto que naquela
de vivo se veja morto,
ganhase tanto por vela,
que melhor perderse nela
que salvarse noutro porto».⁹

Também Alvaro de Brito assina uma cantiga em que, fingindo nave-gar com tormenta, descreve o seu estado de espírito num jogo de tro-cadilhos de referências náuticas.

«Neste negro navegar
grandes agonias sinto,
em largas coytas passar.
sam a cerca de dobrar
cõ tormetas meu tormento
Arvor sequa vou correndo

⁸ João de Barros, *ob. cit.*, livro IV, cap. XI, pp. 360-361.

⁹ *Cancioneiro Geral* de Garcia de Resende; introdução e notas de André Crabée Rocha, Lisboa, Centro do Livro Brasileiro, 1973, vol. III, p. 44.

sobre bancos de discordia
antre baixas me perdendo,
nem destreza me valendo,
nem pedir misericordia
vou assi easy perdido,
levo rota de trestura,
bem querendo mal querido
honde penso ter avydo
ho cabo de desventura

.....
Nam acho terra segura
que tenha seguro porto,
nem que aja de mym cura,
nestas hondas damargura
de myl mortes vivo morto».¹⁰

Mais um punhado de exemplos poderia ainda referir em que perpassa uma poética do mar eivada de tonalidades sombras, tristes e, por vezes, até depreciativas:

«Nesta viagem, e hyda,
o que nela naveguar
bem se deve contentar
coa vyda»

escreve Brás da Costa que antes prefere **cavar e roçar** do que ir para o mar; e é bem conhecida a resposta de Garcia de Resende:

«Tenho tam avorrecyda
todarte de marear,
que nam ey nela dentrar
nesta vyda»¹¹

Uma visão da vida do mar, nostálgica e desprovida de encantos, que subsistirá ao longo do séc. XVI em muitos outros autores. João de Barros, quando descreve a partida a armada capitaneada por Pedro Álvares Cabral, em 1500, comenta:

¹⁰ *Ibidem*, vol. I, p. 241.

¹¹ *Ibidem*, vol. III, pp. 344-350.

«E o que mais levantava o espirito destas cousas, eram as trombetas, atabaques, sestros, tambores, frautas, pandeiros, e té gaitas, cuja ventura foi andar em os campos no apascentar dos gados, naquelle dia tomáram posse de ir sobre as aguas salgadas do mar, nesta, e noutras Armadas que depois a seguiram, *porque pera viagem de tanto tempo tudo os homens buscavam pera tirar a tristeza do mar*»¹²

O próprio Camões, tão sensível que foi à aventura do mar, põe na boca do Velho do Restelo, o célebre vitupério:

«Oh maldito o primeiro que, no Mundo,
Nas ondas vela pôs em seco lenho!»¹³

Enquanto que para Sá de Miranda, a «peçonha» que enfraquecia o Reino entrava pelos portos e os marinheiros vadios são comparados a bugios:

«Vereis barcos ir à vela
Uns que vão, outros que vêm
Como que se desavem
C'ua viração singela;
Tanta força e arte tem.
Os marinheiros vadios
Que vilmente a vida apreção
Nas enxarcias dos navios
Volteão como bogios
Inda que vos al pareçam»¹⁴

Não menos entusiasmante é a teatralização de uma viagem marítima apresentada por Gil Vicente na tragicomédia *O Triunfo do Inverno*. Uma paródia em torno de uma tripulação constituída por um piloto boçal, um marinheiro e quatro grumetes.

Um dos grumetes, quando o piloto lhe ordena «caça poja do traquete», responde:

«E quem he aqui o traquete?
O «traque» sey eu que he,

¹² João de Barros, *ob. cit.*, livro V, cap. I, p. 383.

¹³ Luís de Camões, *ob. cit.* canto IV, estrofe CII.

¹⁴ Francisco Sá de Miranda, «Carta a António Pereira», estrofe 36, *Poesias*, ed. de Carolina Michaelis de Vasconcelos, Halle, Max Niemeyer, 1885.

mas o «quite» nam sey eu
inda agora onde elle s'he».

Mas também o piloto, quando o marinheiro lhe pergunta —
«Tomastes vós hoje a altura/por saberdes onde estaes?», responde:

«Co Rio dos Bôs-sinais
Me faço a Deos e à ventura.

Ou n' Aguada de Boa-Paz,
ou seremos tanto avante
como o Rio do Infante,
segundo o tempo aqui faz,
ou co Cabo das Correntes».

E o marinheiro, o único que parece saber do ofício, não hesita em
apelidar o seu superior de «piloto d'Alcochete/pera o rio das inguias», e
em considerar que «um piloto de pao/sabe mais na marinhagem»¹⁵

Perguntar-se-á, então:

— Quais foram, afinal, os heróis da empresa ultramarina que as
letras quinhentistas immortalizaram? Que proezas estimularam a veia
poética dos nossos antepassados, que acções fizeram ao tempo correr
rios de tinta?

A resposta é bem simples: foram os homens de armas, aqueles que
obriram as façanhas ou os célebres feitos guerreiros.

Se manusearmos o já citado *Cancioneiro geral* ou a *Miscetânea* de
Garcia de Resende constatamos que, para além das «gentilezas e coisas
de folgar», se apreende claramente uma linha de exaltamento daqueles
que «quebram tranqueiras de mouros» em terras do Norte de África.
Diogo Brandão, num breve resumo histórico dos reinados que precede-
ram o de D. João II, evoca num tom quase épico as conquistas marro-
quinas¹⁶. O mesmo acento em João Roiz de Sá, a propósito da conquista
de Azamor:

¹⁵ Gil Vicente, *Triunfo do Inverno*, in *Obras Completas*, coord. texto, introdução e
notas de Alvaro Júlio da Costa Pimpão, Porto, Civilização, 1979, 315 e sgs.

¹⁶ *Cancioneiro Geral* de Garcia de Resende, ed. cit., vol. III, pp. 1-54.

«Callese hu pouco, nam tanja Tristão,
O Deos das batalhas repousa algu tanto,
Metam as armas seu medo, e espanto
à seyta maldita, ó falso Alcorão».¹⁷

E João Roiz de Castelo Branco, dirigindo-se a Antão da Fonseca que estava em Alcácer Ceguer, escreve:

«Dos mouros que laa matastes
V'tenho muyta emveja,
e levo grorea sobeja
da gradonrra que ganhastes»¹⁸

Contraste-se, por outro lado, o tratamento jocoso dado por Gil Vicente à viagem marítima despida de aparatos bélicos, na já citada tragicomédia *O Triunfo do Inverno*, com a exaltação sublime da **conquista** que o mesmo autor faz na *Exortação da guerra* ou no *Auto da fama*. Nesta última, a Fé declara:

«Vós, Portuguesa Fama, não tenhais ciúmes,
Que estais colocada na flor dos cristãos
Vossas façanhas estão colocadas
Diante de Cristo, senhor das alturas:
Vossas conquistas, grandes aventuras
são cavalarias mui bem empregadas,
fazeis as mesquitas serem desertadas,
fazeis na igreja o seu poderio.
Portanto o que póde vos dá domínio
que tanto reluzem vossas espadas»¹⁹.

Relembre-se ainda que no *Auto da barca do inferno* os cavaleiros têm direito ao paraíso, porque «morremos nas partes d'Além/ e não queirais saber mais» e, mais adiante, «que quem morre em tal peleja/merece paz eternal»²⁰.

¹⁷ *Ibidem*, vol. III, p. 306 e sgs.

¹⁸ *Ibidem*, vol III, «Trovas que mandou João Roiz Castelbranco a Antão da Fonseca...»

¹⁹ Gil Vicente, *Auto da Fama*, ed. cit.

²⁰ Idem, *Auto da Barca do Inferno*, cena XI, vrs. 857-858 e 870-871.

O mesmo espírito nos *Poemas Lusitanos* de António Ferreira e nas *Poesias* de Pero de Andrade Caminha, nas obras dos quais abundam os epítáfios e os epigramas dedicados aos homens de armas que se notabilizaram em Marrocos ou na Índia. Também em Sá de Miranda, embora de marca não tão profunda, perpassa a nostalgia dos «bons trajes de pastores/ em que saistes às pelejas»²¹.

Por último, até o próprio Camões, embora à margem das elites intelectuais da época e, como disse, sensível à aventura do mar, se propõe cantar «as armas e os barões assinalados».

É sintomático, em reforço do que tenho vindo a afirmar, que alguns desses guerreiros imortalizados pelas letras do séc. XVI, como Duarte Pacheco Pereira e D. João de Castro, realizaram outro tipo de obra — as viagens ditas científicas — que nós hoje muito valorizamos, mas não foi essa a faceta de suas vidas que os escritores do tempo acharam digna de memória.

A mesma atitude, como aliás bem se compreende, na historiografia da época. As guerras de Marrocos, a fundação do castelo de S. Jorge da Mina, os contactos diplomáticos com reinos africanos e, já depois da abertura da rota do Cabo, as conquistas e guerras no Oriente são as matérias de além mar que os cronistas privilegiam nas suas crónicas do Reino. E mesmo os chamados cronistas da expansão, como Gomes Eanes de Zurara, Gaspar Correia, Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros, Diogo do Couto e Bocarro afirmam expressamente que o objectivo prioritário das suas narrativas é dar memória a «gloriosos e ilustres feitos» em armas.

A explicação para esta valorização das façanhas guerreiras encontra-se, por um lado, na formação cultural dominante na época, que ainda se pautava predominantemente por uma escala de valores nobiliárquicos:

²¹ Francisco de Sá de Miranda, carta e ed. cits., estrofe 3.

²² Repare-se no seguinte excerto do diálogo XV — «Da criação na milícia» da *Corte na Aldeia* (1619) de Francisco Rodrigues Lobo: «Porque (os nobres) de nascimento o são, e pelas armas o merecem ser. A si honram, a seus antepassados melhoram e a seus descendentes obrigam. E os que, de princípios humildes, chegaram por seu braço a merecer títulos, grandezas, senhorios; dão feliz princípio à sua família e também a Reinos, potentes e casas, que os ficam seus sucessores eternizando, como por maravilhosos exemplos dos antigos conhecemos e por experiência dos modernos se vê cada dia».

Sintomático exemplo da valorização que ao tempo ainda se fazia das armas são também as «cartas de serviços» para concessão de mercês régias: uma listagem de feitos guerreiros, mesmo quando o que estava em causa era um qualquer cargo no aparelho administrativo que nada tinha a ver com a experiência militar.

um nobre era educado para as armas, às armas devia a sua fidalguia e pelas armas ainda muitos esperavam chegar a ela²². Valores esses que, apesar dos ventos de mudança, foram reactivados ao longo do séc. XVI em consequência das exigências decorrentes da conservação, pelas armas, de um vasto e disperso império. Este feixe de condicionalismos socio-políticos e culturais explica que aos escritores portugueses de quinhentos, incluindo os próprios humanistas, se tivesse imposto a necessidade de «uma solidariedade de acção e uma coerência de pensamento, que não poderia tolerar o divórcio entre a espada e a pena»²³. Por isso, os homens de letras tanto glosaram o tópico da união das armas com as letras, num exercício que Luís Sousa Rebelo caracterizou de «humanismo cívico adequado às condições da vida nacional»²⁴. Um ideal de harmonização personalizado em figuras como Diogo do Couto, Luís de Camões, D. João de Castro e muitos outros.

Neste contexto se compreende que os **heróis do mar** das letras quinhentistas portuguesas tenham sido mais aqueles que o conquistaram do que aqueles que humildemente e sem aparatos bélicos o descobriram e exploraram. Um modelo de herói que emerge, em consequência, da combinação da experiência do mar com a das campanhas guerreiras terrestres de antanho; será, todavia, a dimensão marítima que lhe imprimirá uma nova dinâmica vivencial e literária, patente no fascínio das vítimas da «inquietação da alma e da vida», a na vertigem do que, desenraizado, «polas ruas sonha»²⁵.

Vasco da Gama que foi, sem dúvida, o primeiro destes heróis do mar exprime bem esta mutação do modelo, quando, na sua segunda viagem à Índia (1502), responde ao rei de Cananor que:

«ir a terra a descansar o nom podia fazer, porque seu descanso era no mar, polo costume que já tinha de andar no mar»²⁶.

²² Luís de Sousa Rebelo, «Armas e Letras», *Grande Dicionário da Literatura Portuguesa e da Teoria Literária*, dirigido por João José Cochofel, Lisboa, Iniciativas Editoriais, vol. I, p. 437.

²³ Idem, *ibidem*, p. 427.

²⁴ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, canto IV, estrofe XCVI, fala do «velho do Restelo»: «Dura inquietação d'alma, e da vida/Fonte de desamparos, e adulterios»; Francisco de Sá de Miranda, na já citada carta a António Pereira, estrofe 4, escreve: «É entrada polos portos/No reino crara peçonha/Sem que remédio se ponha/Uns doentes, outros mortos/Outro polas rua sonha.»

²⁵ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello e Irmão, 1975, vol. I, p. 194.

De facto, a itinerância e a constante mobilidade no mar ou em terras não firmes marcam profundamente a imagem destes novos heróis. Testemunham-nas as crónicas portuguesas, nomeadamente aquelas que incidem sobre a expansão no Oriente, e todo um *corpus* de fontes que vulgarmente se designa por «literatura de viagens», mas testemunham-nas também o olhar dos outros povos. Uma fonte cingalesa da época descrevia os portugueses do seguinte modo:

«Sucedeu que um navio procedente de Portugal chegou a Colombo (Ceilão), sendo o rei informado de que havia no porto uma raça de gentes muito brancas e formosas que usam botas e chapéus de ferro e **nunca se detem em parte alguma** (...) possuem além disso canhões que produzem um ruído semelhante ao trovão. Uma bala disparada por qualquer deles, depois de percorrer uma légua, é capaz e destruir um castelo de mármore»

E o *Livro das espingardas*, crónica japonesa escrita por um monge budista, em 1606, caracteriza-os como «gente que anda errante, ora aqui, ora ali, não têm residência certa...»²⁷.

Nas letras quinhentistas, duas obras-primas — as *Décadas da Ásia* de João de Barros e *Os Lusíadas* de Luís de Camões — celebrizam, histórica e poeticamente, este processo de construção dos heróis do mar da época dos Descobrimentos: a partir do molde medieval, uma síntese que passa pela experiência de descoberta e exploração do Mar Oceano e culmina com a **conquista do mar**, já lavrado e ocupado, que era o Índico.

²⁷ Excertos transcritos de «O encontro de Portugal com a Ásia» de Rui Loureiro, *O confronto do olhar*, Lisboa, editorial Caminho, 1991, pp. 172 e 198.

ACADEMIA DE MARINHA

REFLEXOS CARTOGRÁFICOS
DA EXPANSÃO PORTUGUESA
NO BRASIL
ATÉ AO TRATADO DE MADRID

POR
MAX JUSTO GUEDES



LISBOA — 1991
XIV

Reflexos cartográficos da expansão portuguesa no Brasil até ao tratado de Madrid

*Palavras do Presidente da Academia de marinha
C/ALM ECN Rogério S. d'Oliveira quando da Pri-
meira Comunicação do Comte Max. Justo Guedes na
Academia de Marinha em 28 de Novembro de 1981*

A Academia de Marinha tem hoje o prazer e a honra de apresentar a V. Ex^{as}. uma figura impar; quer no âmbito naval das Marinhas Portuguesa e Brasileira, quer e principalmente no universo da ciência histórica. Trata-se do Comte. Max Justo Guedes, uma personalidade de renome internacional, de elevada estatura no campo científico, cujas qualidades são admiráveis. Além de possuir grande capacidade de realização, particularmente na historiografia, e elevadas qualidades intelectuais, tem duas facetas que me apetece salientar: uma é ser um grande amigo de Portugal; a outra faceta, nem sempre apreciada por toda a gente, mas para mim particularmente grata, é ser um grande humorista, o que torna o seu trato um verdadeiro encanto.

Esta conferência era esperada com bastante ansiedade, particularmente pela minha parte, ansiedade não pelo tema que não se conhecia. Nós sabíamos que, qualquer que fosse o tema que o Comte. Max Guedes escolhesse para aqui apresentar, seria sempre um tema interessante, de rigor científico e, naturalmente, magistralmente proferido. É o que, tenho a certeza, vamos ouvir.

Não, a ansiedade resulta do facto do o Comte. Max Justo Guedes ser membro da Academia de Marinha há mais de 20 anos, e nunca se ter apresentado neste «forum» aos seus confrades académicos. Tem portanto um débito considerável de 20 anos.

Bem sei que o Comte. Max Guedes vive a 6000 ou 7000 milhas de distância, mas se os nossos navegadores de 500 navegaram essas milhas todas em tão poucos anos, 20 anos penso que era tempo mais que suficiente, para que o Comte. Max Guedes viesse aqui cumprir a sua missão de académico.

Isto não significa uma reprimenda do Presidente da Academia de Marinha; pelo contrário, significa um apreço por um académico vir saldar o seu débito, e até por isso fizemos questão de usar o colar da Academia a assinalar a importância desta sessão.

O tema da sua comunicação é parte integrante dum estudo que está a ser realizado no Brasil, com a colaboração de Instituições Portuguesas. Não vou naturalmente entrar nele, apenas desejo salientar que se trata de trabalho de grande envergadura, da mesma natureza do trabalho há tempos realizado por Armando Cortesão e Teixeira da Mota, mas abrangendo áreas de cartografia inéditas. É um trabalho onde colaboram várias Instituições de grande prestígio; da parte portuguesa temos também a colaborar nesse trabalho, — ia a dizer o Comte. Max Guedes porque o consideramos um português — o Dr. Inácio Guerreiro e por isso esta conferência está articulada com uma outra, que será proferida em meados de Dezembro por este académico, sobre outra parte deste mesmo tema.

É tradição e praxe na Academia de Marinha, quando um académico se apresenta pela primeira vez a fazer uma comunicação, a sua apresentação ser feita pelo Presidente da respectiva Secção, neste caso a secção de História Marítima. Como todos sabem o Presidente da Secção de História Marítima é o Prof. Luís de Albuquerque que infelizmente está grave e dramaticamente doente, e por esse facto não lhe é possível estar presente nesta sessão. Tenho a certeza que ter-lhe-ia dado enorme satisfação poder apresentar um grande historiador, um grande amigo, particularmente num campo que é muitíssimo da sua predilecção, i.e. a cartografia. De facto uma disciplina que, a par de outras da ciência náutica, permitiu aos portugueses descobrirem o Mundo.

Peço licença, uma vez que se trata duma sessão de académicos, para manifestar um voto de pesar pela doença do Prof. Luís de Albuquerque, e um veemente voto pela sua recuperação, restabelecimento rápido e seguro.

Na ausência do Prof. Luís de Albuquerque compete — isto por sucessão regulamentar — ao Secretário de Secção de História Marítima a apresentação do conferencista. Se fossemos a guiar-nos pelo seu curriculum seria uma tarefa exaustiva, praticamente ocuparia toda a nossa sessão e por isso ao Dr. Contento Domingues, vou pedir que faça tão breve quanto possível a apresentação do nosso conferencista, principalmente nos aspectos da ciência histórica.

Tem a palavra o Dr. Contento Domingues.

Apresentação do Comandante Max Justo Guedes

*Apresentação do Comte. Max Justo Guedes pelo
Dr. Francisco Contente Domingues na Academia de
Marinha em 28 de Novembro de 1991*

Ex.^{mo} Senhor Presidente
Ex.^{mos} Membros da Academia de Marinha
Minhas Senhoras e meus Senhores

Ao encarregar-me de proceder à apresentação do conferencista de hoje, V. Ex.^a Senhor Presidente, incumbiu-me de uma tarefa que é para mim simultaneamente uma grande honra e um grande privilégio. O Comandante Max Justo Guedes é uma daquelas personalidades excepcionais em relação às quais se pode dizer que o homem, enquanto tal, é em tudo como o cientista de primeiro plano, conhecido, reconhecido e admirado por todos quantos pelo mundo fora se interessam pela história das navegações, o que bem sabem todos quantos tiveram a fortuna de com ele trabalhar e privar.

Falar neste momento neste local assume ainda um carácter muito especial. Como o Senhor Presidente acabou de dizer, nunca foi possível nesta Academia (até hoje) uma conferência do Comandante Max Guedes, apesar de ele ser um dos seus membros mais antigos, e decano, na Secção de História Marítima, dos membros de nacionalidade não portuguesa.

A confiança dos membros desta Secção leva-me a desempenhar actualmente as funções de Secretário da mesma. E por isso tenho podido testemunhar directamente o continuado empenho posto pelos Presidentes da Academia e da Secção nesta conferência, histórica a mais de um título. No facto, aliás, reside a razão da minha presença aqui, porque o estado de saúde do Professor Luís de Albuquerque, como todos sabemos, não lhe permite estar conosco. Este lugar caber-lhe-ia por direito e por mérito. e só a ele; e o conferencista de hoje devia também ele ser aqui apresentado por um historiador de igual quilate, que não por um mero aprendiz do ofício. Isto não acontece por escassos dois meses, bem pouco tempo ao pé dos vinte anos de vida desta Academia e dos organismos que a antecederam, bem como das dezenas de anos de colaboração e amizade que os

unem. Nesta circunstância, permitam-me que desabafe a minha profunda inconformidade perante as malhas que o destino tece, por vezes tão injustas para quem tão pouco o merece.

Falar sobre a obra do Comandante Max Guedes é um mero formalismo (mal estaríamos se a não conhecessemos!), e uma impossibilidade, dada a sua extensão, importância e riqueza, que justificavam uma reflexão longa e cuidada. Destacaria portanto tão só alguns momentos que julgo mais significativos.

No plano científico não se pode deixar de mencionar em primeiro lugar a idealização e direcção desse monumento historiográfico que é a *História Naval Brasileira*, um projecto de grande fôlego que leva já cinco tomos publicados com mais de duas mil páginas. E de destacar nele a autoria dos tomos relativos às Guerras Holandesas, que lhe permitiram realizar o primeiro estudo realmente exaustivo sobre o assunto, colocando devidamente o papel dos Portugueses na reocupação do território brasileiro, até agora relativamente desconsiderado. Não é de espantar que assim seja: ao rigor e exigência do erudito que só se dá por satisfeito com a pesquisa exaustiva, o Comandante Max Guedes junta um espírito verdadeiramente fraterno para com tudo o que tenha a ver com Portugal, o que lhe permite avaliar correctamente as situações, sem cair nos nacionalismos extremos que por vezes obnubilam a ponderação da vida histórica comum do que são hoje (ou deviam ser) dois países irmãos.

Estes livros não representam o culminar de uma carreira, porque muito mais esperamos ainda do seu Autor. Mas propositamente gostaria agora de ir ao encontro do início dessa obra de historiador, para deparar com um trabalho em tudo diferente daquele a que me referi: falo de *O Descobrimento do Brasil*, editado no Rio de Janeiro em 1966, pela Marinha do Brasil, e tão tarde quanto 1989 em Portugal.

É a obra de um jovem oficial de Marinha, já então havia muito empenhado nos estudos históricos, e que três anos antes se apresentaria a público pela primeira vez com um estudo de fôlego. Era de esperar, pela ordem natural das coisas, que se tratasse de um primeiro ensaio a ser trabalhado com o correr dos anos e em função da extrema importância da matéria, já muito glosada anteriormente.

Puro engano. Como escreveu Luís de Albuquerque no Prefácio da edição portuguesa, trata-se de um clássico que vinte e cinco anos volvidos continua a ser ponto de partida indispensável para quem pretenda estudar a viagem de Cabral e o descobrimento do Brasil. Max Justo Guedes desenvolveu ampla cópia de argumentos, analisou exaustivamente os elementos documentais disponíveis, e concluiu pela plausibilidade do descobrimento

pré-cabralino. Os defensores desta tese têm aqui o seu ponto de apoio fundamental; aos que a contraditam (para o que há argumentos de peso, como se sabe), resta a espinhosa tarefa de o objectar: o que é, convenhamos, assaz difícil.

Mas reduzir Max Justo Guedes ao cientista é apoucar um conjunto de capacidades que tiveram outras formas de expressão. A Marinha brasileira e todos os historiadores dos assuntos navais devem-lhe a criação do Serviço de Documentação Histórica da Marinha, um organismo exemplar na dinamização e na produção do trabalho científico. Cumpre referir que o Serviço e o seu Director organizaram já duas das seis reuniões internacionais de história da náutica e da hidrografia que se realizaram até hoje, e têm a sétima em curso de preparação. Reuniões estas que polarizam a atenção dos historiadores da náutica nos últimos vinte e cinco anos, e têm contribuído de forma consistentemente continuada (estão aí as respectivas *Actas* a comprová-lo) para a prossecução deste campo de estudos. Aliás, Max Justo Guedes é o Presidente do Comité Internacional de História Náutica e da Hidrografia, cargo para que foi eleito por unanimidade no decorrer da sexta reunião.

Por último, não posso deixar de mencionar uma realização recente: refiro-me à Exposição «Portugal-Brasil: A Era dos Descobrimentos Atlânticos», que esteve patente na Public Library de Nova Iorque o ano passado, e depois na Fundação Calouste Gulbenkian em Lisboa. Organizada pela The Brazilian Cultural Foundation de Nova Iorque, teve no Comandante Max Justo Guedes um dos seus Curadores, e responsável por grande parte do trabalho científico que a exposição e o respectivo catálogo envolveram. Mas devemos-lhe que o nosso país tenha nela tido o lugar que efectivamente teve, e possa ter mostrado um pouco da sua história ao cerca de quarto de milhão de visitantes que projectaram o seu impacto para além da realização propriamente dita.

Concluo como poderia ter começado, com uma constatação que bem vistas as coisas tudo diz e tudo resume. Ao pretendermos avaliar a inserção do Comandante Max Justo Guedes no domínio em que se especializou, a História da Náutica, verificamos que neste último meio século apenas mais dois ou três especialistas se lhe juntam no mesmo plano: Luís de Albuquerque e Rolando Laguarda Trías, com obras cuja importância iguala a extensão, e ainda David Waters, autor de uma obra prima do género, sobre a arte de navegação em Inglaterra no século XVI.

Tal é pois, de acordo com o perfil possível de traçar nestas circunstâncias, o quilate do brilhante historiador (e orador, como já se verá) que teremos o prazer de ouvir hoje.

Reflexos cartográficos da expansão portuguesa no Brasil até ao Tratado de Madrid*

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, em 28 de Novembro de 1991, pelo comandante Max Justo Guedes.

INTRODUÇÃO

É sabido que, embora incluída no texto do Tratado de Tordesilhas a obrigatoriedade de, no prazo máximo de 10 meses a contar da data da capitulação, fossem reunidos, na Gran Canaria, pilotos, astrólogos, marinheiros e outras pessoas convenientes para de lá passarem às ilhas de Cabo Verde e delas rumarem, directamente, ao poente até alcançarem as 370 léguas cortadas pela raia ou linha direita de polo a polo (Norte/Sul) que delimitaria os descobrimentos portugueses e castelhanos, a cláusula ficou apenas nos pergaminhos.

Dificuldades técnicas (impossibilidade da determinação precisa de longitudes e diferença dos módulos atribuídos a um grau de círculo máximo foram as principais), somadas a interesses de vária ordem, impediram a demarcação e colocação dos sinais ou torres que definiriam jurisdições.

Entretanto, conforme já mostramos em outra oportunidade¹, logo nas primeiras décadas após Vicente Yanez Pinzon percorrer boa parte da chamada Costa Leste-Oeste da América do Sul e Pedro Álvares Cabral haver descoberto o Brasil, factos ocorridos, no início de 1500, tanto em Portugal quanto em Castela, comprovam que havia consciência bastante aproximada dos pontos costeiros cortados pela raia: ao norte, as proximidades do equador e, ao sul, a região da Cananénia². O descobrimento do

* O texto constitui uma ampliação da comunicação apresentada na Academia de Marinha em 23 de Novembro de 1991. Posteriormente foi proferida pelo autor na exposição «Diplomacia e Limites» sob o título «A cartografia da delimitação das fronteiras do Brasil no séc. XVIII».

¹ GUEDES, Max Justo. «O Descobrimento do Brasil e o Tratado de Tordesilhas» In: *El Tratado de tordesillas y su Epoca*. Madrid, 1995, t. 3, p. 1401.

² GUEDES, Max Justo. *Idem*. No trabalho citado o assunto é amplamente analisado.

caudaloso estuário do Rio da Prata (1514) alvoroçou a corte portuguesa no sentido de ampliar até ele os seus domínios. As notícias da existência de um povo serrano rico em ouro e as amostras de prata trazidas pelos descobridores certamente para tal contribuíram; por isso, houve a pronta inclusão do cabo de Santa Maria (35° S) entre as «alturas» (latitudes) da «Terra do Brasil» no chamado *Guia Náutico de Évora* (impresso, provavelmente, em 1516) e a imediata falsificação cartográfica que deslocou, para leste, substancialmente, o cabo de Santo Agostinho, de modo a fazer com que a *Terra Brasilis* se estendesse até bem além do Prata, conforme mostram o planisfério anónimo, atribuído a Jorge Reinel, c. 1519 (vulgarmente conhecido por *Kunstmann IV*) e a carta atlântica do Atlas Lopo Homem — Reineis, 1519, onde o estandarte das quinas está plantado muito ao sul do enorme estuário. Confirmam, igualmente, aquela pretensão às expedições exploradoras de Cristóvão Jaques e Martim Afonso de Sousa.

Imediata foi a preocupação castelhana com a dita pretensão. Foi ela logo traduzida na fracassada expedição de João Dias de Solis.

Significativamente, a *capitulación* da expedição deste piloto-mor para descobrir «á las espaldas de Castilla de Oro é de allí adelante» foi assinada em 24 de Novembro de 1514, tão logo se soube, na Espanha, do descobrimento do Prata.

Mas as fabulosas riquezas mexicanas e as que prometiam o descobrimento do *Mar del Sur*, com as primeiras novas do Perú, tornaram a região platense pouco atraente para a Coroa castelhana, à semelhança do que, em Lisboa, ocorria em relação ao Brasil, bem menos aliciante que o comércio oriental.

Ambas as cortes buscaram, por isso, na iniciativa privada os meios de assegurar a posse de seus territórios na costa oriental da América do Sul. As capitánias hereditárias, que se desdobravam desde o quilhão meridional de Pero Lopes de Sousa, pelos 27° 20' S, até o da parceria João de Barros-Aires da Cunha, que alcançava a «b. de diego leite» isto é, a baía de Turiaçu, a mais notável da costa do Maranhão/Pará, evidenciam a cautela lusitana e a plena consciência do que realmente lhe pertencia.

Não menos reveladoras, em que pese os sucessivos fracassos, foram os limites de jurisdições atribuídos aos *adelantados* nomeados para o Rio da Prata: de Don Pedro de Mendoza (que fundou Buenos Aires, em Fevereiro de 1536) a Jaime Rasquin, todos receberam determinação de fundar povoações na costa sul brasileira, nomeadamente na foz do rio de São Francisco (do Sul). Também na região equatorial, a *Nueva Andalucía*, atribuída a Francisco de Orellana — partiu de Sanhúcar, para sua *gober-*

nación, em 1545 — deixa patente que ali sempre colocaram os castelhanos o início da sua jurisdição.

Radicalmente mudaria esta situação, em 1580, quando Felipe II, morto o Cardeal D. Henrique, colocou em sua cabeça a coroa portuguesa. Se Carlos V conseguira limitar as frentes em que combatera, o mesmo não ocorreria com seu filho; desde a rebelião holandesa eles multiplicaram-se, em número, em audácia e agressividade. O Maranhão, o Pará e as Guianas foram cobiçados por franceses, holandeses, ingleses e irlandeses. Se, na embocadura amazónica os entrepostos comerciais eram a tónica, no Maranhão a tentativa de colonização foi efectiva e recebeu o endosso da Coroa francesa; a cidade a ser fundada chamar-se-ia *Sainte-Marie* e o forte *Saint-Louis* (homenageando a regente, Maria de Medices, e o jovem rei Luís XIII).

Durou a aventura quase três anos (1612-1615); embora, desde o ano anterior, Felipe III houvesse ordenado ao governador-geral do Brasil que desse «parecer sobre a conquista do Maranhão» em face da notória presença de intrusos em toda a região ao norte do cabo de São Roque, só os factos consumados puseram em acção a pesada engrenagem governamental. Jerónimo de Albuquerque e, em especial, Alexandre de Moura, foram os artífices da expulsão dos franceses³.

No último daqueles anos, também assumiu carácter endémico a presença de holandeses e ingleses no «Rio das Amazonas» e no Conselho de Portugal foi isto considerado «matéria muy grave e que pede que se não dilate o remédio, por ser aquele Rio o lemite e Raya que deve os estados do Brazil e do Peru e todo navegavel...»⁴.

A OCUPAÇÃO DA AMAZÓNIA

Não é de se estranhar que, por isso, no *Regimento* que o governador Gaspar de Sousa deu a Alexandre de Moura para a expedição ao Maranhão alguns capítulos tratassem da «jornada do gram Para e Rio das Amazonas, e se botassem delles os estrangeiros que aly residem...»⁵.

³ GUEDES, Max Justo. «A França Equinocial. A Expulsão dos Invasores», in *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, v. 1 t. 2, pp. 553-586.

⁴ CONSULTA del Consejo de Portugal ao Rey de Espana Felipe 3.º sobre la empresa del Marañon, y de lo acaecido allí com unos franceses que pretendiam establcerse en aquella tierra. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, v. 26, p. 335, 1905.

⁵ MOURA, Alexandre de. Relatório sobre a expedição à ilha do Maranhão, *id.*, p. 238.

Este não é o lugar próprio para serem cuidados os 17 anos de lutas necessárias à total expulsão dos invasores, iniciada em 1616 com a jornada de Francisco Caldeira de Castelo Branco que, em Janeiro daquele ano, principiou a construção do forte do Presépio, embrião da actual cidade de Belém e base de operações de todas as expedições que, em múltiplas direcções, foram batendo, aprisionando e expulsando holandeses, ingleses e até irlandeses da região amazónica⁶.

Dali também partiria, pela via do Cametá — onde se fabricavam as melhores canoas e residiam excelentes índios remadores — o célebre Pedro Teixeira que, entre 1637 e 1639, completaria o reconhecimento dos rios Amazonas e Solimões (iniciado, no século anterior, por Orellana e Pedro de Ursúa) e chegaria a Quito, abrindo caminho para a ocupação luso-brasileira de toda a bacia amazónica, tarefa que, a partir de então, levariam a cabo, com invulgar tenacidade, missionários, comerciantes e militares, pois, em 16 de Agosto de 1639, Teixeira havia (abusivamente, diga-se) tomado posse das terras daquela bacia para a Coroa de Portugal, até as «bocaiñas do Rio de Ouro», nos Evajaris, local hoje identificado como sendo a desembocadura do rio Japurá no Solimões.

Logo em 1616 haviam chegado os franciscanos; seguiram-se, em 1627, os carmelitas, e não tardaram a vir os mercedários (1640) e os jesuítas (1652). No final do século desembarcaram os franciscanos da Piedade e os capuchos da Conceição da Beira e Minho (1706), que também se dedicaram à catequese, buscando a paz com os silvícolas.

Com propósitos semelhantes, mas métodos bem diversos, as tropas de guerra intensificaram as acções para punir tribos indígenas: em 1654, João de Bittencourt Muniz castigou os Araun, Ingahiba e Anibá, ao mesmo tempo que estabeleceu aliança com os Aruaques do rio Jari.

Tropas de resgate (oficialmente, visavam a salvar das mãos dos índios vencedores os que estes haviam capturado nas suas guerras) cruzavam a região; em 1663, Manuel Coelho foi ao Solimões, e Antônio Arnau de Vilela, ao rio Urubu, onde tombou, morto pelo gentio; no final do ano vingou-o Pedro da Costa Favela, que lá voltou, em 1668, dali passando ao rio Negro. No Solimões actuaram, em 1671 e 1673 respectivamente, Manuel Coelho e Francisco Lopes e, nos anos 80, o capitão-mor André Pinheiro.

Também os missionários penetraram fundo na gigantesca bacia: no Tarumá (1656), após subirem o rio Negro, os jesuítas padres Francisco

⁶ GUEDES, Max Justo. «Acções Navais Contra os Estrangeiros na Amazônia — 1616-1633», *op. cit.* na nota 3, pp. 589-616.

Veloso e Manuel Pires fundaram a missão. Na década seguinte o mercedário frei Raimundo iniciou outra no Saraçá (c. 1663). Nos Tupinambarana (rio Madeira) também já missionavam os padres em 1669; dois anos depois, o mesmo Manuel Pires e o padre João Maria Gorsoni subiram o Solimões.

Em Abril de 1680, determinou a Coroa que os jesuítas fossem encarregados da catequese «da outra banda do rio das Almazonas [sic], para a parte do Cabo do Norte», denominação que, na época, caracterizava toda a região compreendida entre o rio de Vicente Pinzón e o rio Pará, inclusive o delta amazónico e suas múltiplas ilhas; coube a missão aos padres Pier Luigi Consalvi e Aloísio Conrado Pfeil, que logo a iniciaram, penetrando na região, pelo Araguari, em busca de locais próprios para os seus núcleos de catequese⁷.

A falta de delimitação dos territórios entregues às várias ordens e à Companhia provocou alguns problemas, o que levou a Coroa a expedir o *Regimento das Missões*, em Dezembro de 1686. Dois anos decorridos, foi atribuída à Companhia, com exclusividade, a catequese no Solimões e no seu caudaloso afluente Madeira; provavelmente, o privilégio provocou reclamações e, em 19 de Março de 1693, repartiu-se, entre as demais ordens e a própria Companhia, o vasto espaço geográfico, onde certamente todas caberiam; aos jesuítas, coerentemente, couberam os vales dos rios Negro, Solimões e Madeira. Em 1695, contudo, os dois primeiros foram transferidos aos carmelitas; no rio Negro logo missionaram frei Sebastião da Purificação, frei André de Sousa e o irmão Mateus de Santo António.

Simultaneamente a estas acções de sertanistas, missionários e tropas de guerra e de resgate ocorreu a decisão governamental de criar postos fortificados: após o do Gurupá ergueu-se o do Desterro (1638, no Paru); algum tempo depois surgiu o do Araguari, construído por Favela, em 1660. Na sequência apareceu São José do Rio Negro, levantado por Francisco de Matos Falcão, em 1669.

De 1684 data a determinação régia de ser avaliada a conveniência de fundar-se fortaleza ou povoação no «Cabo do Norte», ela somou-se à já citada entrega aos jesuítas da catequese na região. Além de outras notáveis consequências, da acção dos jesuítas na região resultou o profundo conhecimento dela pelos mesmos padres, traduzido no mapa do «grande Rio das Amazonas delineado e feito pelo P. Aloisio Conrado Pfeil insigne matemático, para [o rei D. Pedro II] aí ver as terras e rios que tinha desde o Pará até

⁷ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira*. Rio de Janeiro, Impr. Nacional, 1947, t. 1, pp. 71-72.

o marco do Cabo do Norte pela costa, sita aquém do Rio de Vicente Pinzón e pelo Rio das Amazonas arriba até onde chega o distrito destas conquistas do Estado do Maranhão»⁸, mapa hoje infelizmente desaparecido, mas que certamente se constituiu em substancial avanço sobre a pioneira «Descrição dos Rios Para Curupa e Amazonas. Descuberto e sondado por mandado de sua Magestade por Antonio Vicente Patrão de Pernambuco», desenhado pelo famoso piloto, em 1623-1624, nos primórdios da ocupação da região pelos luso-brasileiros (é carta em duas partes, hoje na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Secção de Iconografia, cota CAM 1,1)⁹. O padre Pfeil, suíço natural de Constança, foi também pintor de muito valor. Do mesmo ano é a ordem de ser fortificado o Solimões, inviabilizando-se qualquer tentativa castelhana de insinuar-se rio abaixo; de 1682, a de que se examinassem os sítios em que estiveram primitivamente as fortalezas do Torrego, Cumaú e Maiacari, onde ingleses e holandeses haviam sido batidos, meio século antes, de molde a, fortificando-os novamente, impedir que as «as nações estrangeiras entrem neste Estado a commerciar»¹⁰.

Na confluência do rio Maiacari com o Araguari foi logo construída, pelo capitão-engenheiro Pedro de Azevedo Carneiro, «uma pequena casa forte, em forma de simples vigia»; prontificada em Dezembro de 1687, era capaz de resistir, dizem as fontes, a qualquer ataque inimigo. Os sítios do Cumaú, cabo Orange e Oiapoque foram, como resultado do exame efectuado, seleccionados para receber fortificações¹¹, sendo pronto iniciadas as do Cumaú, ou seja Santo António de Macapá e Paru. O diligente capitão-mor António Coelho de Carvalho cumpriu, destarte, com rapidez e eficiência, a política régia de ocupação do vasto espaço entre o Amazonas e o Oiapoque antes que sobre a região se lançasse a cobiça francesa.

O SUL DO BRASIL

Voltemos os olhos para o que, quase simultaneamente, ocorria no Brasil meridional, depois do fracasso das tentativas castelhanas de fundar povoações ao sul da Cananéia.

⁸ BETTENDORFF, João Filipe. «Chronica da missão dos padres da Companhia de Jesus no Estado de Maranhão», Revista do *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 72, pt. 1, p. 345, 1909.

⁹ GUEDES, Max Justo. *Brasil - Costa Norte; Cartografia Portuguesa Vetustíssima*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1968.

¹⁰ REIS, Arthur Cezar Ferreira. «Carta de Antonio de Albuquerque ao rei», Belém, 19 de Julho de 1687. *Op. cit.* na nota 7, p. 83.

No rio da Prata, em face das dificuldades de abastecimento e problemas com os indígenas, Buenos Aires fora despovoada (1541), em favor da Assunção (forte erguido por Juan Salazar de Espinosa, Agosto de 1537), no rio Paraguai, muito melhor posicionada para alcançar a serra da Prata e o Rio Branco, que já vinham sendo procurados por Juan de Ayolas, lugar-tenente de Don Pedro de Mendoza. Mesmo depois da segunda fundação de Buenos Aires (Juan de Garay, 1580), o litoral entre a Cananéia e o cabo de S. Maria continuou despovoado por europeus e, no interior, apenas Vila Rica, no rio Ivaí, marcava presença castelhana em território hoje brasileiro.

Àquela altura rapidamente se esgotavam as fontes usuais do abastecimento dos mercados paulistas de escravos — o sertão de São Paulo e a costa sul, entre o porto dos Patos (Massiambu) e o rio Mampituba — e crescia a demanda de mão-de-obra para atender ao acelerado desenvolvimento da agro-indústria do açúcar. Bastante esclarecedor de tal esgotamento é o depoimento do jesuíta Jerónimo Rodrigues, que, sediado no «Porto de D. Rodrigo» (Imbituba), esteve missionando entre os Carijós nos anos 1605-1607: os gentios que restavam achavam-se completamente desmoralizados, carentes de qualquer princípio de higiene, metidos nos matos por temor aos brancos, sempre em total promiscuidade, com pais tomando filhas por mulheres, vendendo-se uns aos outros sem olhar grau de parentesco; tudo o que viu lembrou ao padre certo dito de outro jesuíta famoso, o padre Manuel de Paiva, fundador e primeiro superior do Colégio de São Paulo: «Havia alguma [gente] que Deus Nosso Senhor fizera; outra que mandara fazer; e outra [finalmente] que deixara recado que se fizesse»¹².

A caçada humana haveria de ser feita em outros territórios; o mais à mão, por já conhecido e pelo acesso razoavelmente fácil, era o Guará, para onde, a partir de 1602, especialmente, se voltaram os bandeirantes paulistas, seguindo as pegadas de Nicolau Barreto, um dos pioneiros; em 1611 ou 1612 (já fundadas as primeiras reduções de N. S. de Loreto, no rio Paranapanema, e San Ignacio, no rio Pirapó), Sebastião Preto dali retirou, «por dádivas», cerca de 900 índios, e Manuel Preto (o «herói do Guará» dos anais bandeirantes) esteve na região, repetidas vezes, sempre em busca de gentios.

¹¹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Id. ibid.*, p. 79.

¹² LEITE, Serafim; RODRIGUES, Jerónimo. «A missão dos Carijós 1605-1607», in *Novas cartas jesuítas: de Nóbrega a Vieira*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1940, pp. 196-246.

Ao invés de desânimo, as incursões bandeirantes provocaram o aceleramento das actividades dos inacianos, em especial após o padre Antonio Ruiz de Montoya haver sido designado superior da Província; entre 1622 e 1628 nada menos de 11 reduções foram implantadas, talvez imaginando os padres que, pela catequese, impediriam a escravização dos silvícolas. Fulminante foi a reacção bandeirante, liderada por António Raposo Tavares; apesar da ameaça holandesa que rondava o litoral paulista, capitaneou ele, em 1628-1629, vultosa bandeira (900 brancos ou mamelucos, a gente principal de São Paulo e 2200 tupis aliados) que marchou sobre o Guará e, não obstante a reacção dos aldeados, saqueou e incendiou três reduções, retirando-se com mais de 2000 cativos.

Nos anos seguintes ali voltaram os paulistas; em 1630 André Fernandes destruiu outras duas missões; em 1631 Paulo Amaral assolou San Xavier, desfazendo-se as demais missões ante a iminência de novos assaltos. Em 1632 foram evacuadas as duas últimas, Loreto e San Ignacio, fazendo o mesmo os próprios espanhóis, que abandonaram Ciudad Real e Vila Rica.

À testa de milhares de índios, o padre Montoya retirou-se para as missões que se iam desenvolvendo no rio Uruguai e Tapes (território do actual Rio Grande do Sul), ao mesmo tempo que enviou alguns dos missionários, momentaneamente liberados no Guará, ao Itatim (estas reduções do Uruguai e Tapes, por seu turno, foram assoladas, especialmente, a partir de 1636-1637; contra elas bateu-se Raposo Tavares, até que os padres resolveram abandonar o território rio-grandense e posicionar as suas reduções na margem ocidental do rio Uruguai, fora do território que os paulistas consideravam propriedade da Coroa portuguesa e, destarte, dentro da sua esfera de acção), para ali iniciarem a catequese das numerosas tribos que habitavam a região; teve princípio, com esta iniciativa, o antigo plano da Província Jesuítica do Paraguai de alargar para o Norte o campo das suas actividades e, pelo Chaco Boreal, estender missões «de forma a alcançar o Amazonas e estabelecer contacto e continuidade com os padres que, baixando do Peru, viessem ocupar o alto curso daquele rio, o que veio, aliás, a suceder com a missão dos Mayna»¹³.

Era ao Itatim — no sudoeste do Mato Grosso do Sul (os limites do Itatim eram, aproximadamente: a oeste, o rio Paraguai, a leste, a serra de Amambai, e ao norte e sul, respectivamente, os paralelos de 19° S e 22° 30' S), acesso

¹³ CORTESÃO, Jaime. *Raposo Tavares e a Formação territorial do Brasil*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Cultura, Impr. Nacional, 1958, p. 312, n. 4.

natural para a passagem da bacia do Paraguai para a amazônica, pelos rios Juaru, Aguapeí e Alegre, alcançando logo as cabeceiras do rio Guaporé — de há muito conhecido dos paulistas, que também o incluíam no Brasil lusitano; mal se instalaram as primeiras missões, sobre elas caiu a bandeira de Ascenso de Quadros, destruindo (diga-se que com o auxílio dos espanhóis de Santiago de Xerez, prejudicados em seus interesses pela proteção que os jesuítas davam aos indígenas) as quatro reduções iniciais. Reagrupados os índios em território mais ao sul, cessou momentaneamente a pressão dos bandeirantes, que, na época, voltavam as suas atenções para o Uruguai e Tapes; isto animou os inácianos a retomar a sua penetração para o Norte, fundando a redução de Santa Maria de Fé, no Taré; não demorou a desabar sobre ela a mão pesada dos bandeirantes: na noite de 8 de Setembro de 1647 foi atacada por tropa cujo comandante e composição se ignoram, sabendo-se apenas, por fontes jesuíticas, que o assalto obrigou a mudança da missão para 18 ou 20 léguas ao sul, no rio Mboymboy.

A «BANDEIRA DOS LIMITES»

Capitaneada, uma vez mais, pelo incansável António Raposo Tavares, não resta dúvida de que, a par do achamento de minas, visava a nova bandeira a devassar os sertões e estabelecer, se viável, a ligação entre as bacias do Paraguai e do Amazonas, no momento mesmo em que também cuidavam de fazê-lo os jesuítas do Paraguai, conforme reafirmou então o padre Ferrufino (c. 1647): esta «missão é uma das principais esperanças que tem esta província (jesuítica, do Paraguai), por ser porta de ampla gentildade, porquanto, além das muitas nações que tem à sua vista, com muitos poucos lances dar-se-á, por este caminho, com o golpe da gente que avista o célebre rio Marañon [o Solimões/Amazonas] por estar muito próxima das vertentes que baixam àquele grande rio»¹⁴.

A bandeira partiu de São Paulo, em duas levas, no virar do ano de 1647; primeiro marchou Raposo Tavares. Segundo Jaime Cortesão — que, reunindo múltiplos e dispersos documentos, conseguiu refazer a história deste feito maior bandeirante — com ele partiram 120 brancos ou mamelucos e 1200 tupis; poucos meses depois, pela via do Tiete, largou novo escalão, «contando no máximo, 80 homens (brancos), igualmente acompanhados de índios», capitaneado pelo baiano António Pereira de Azevedo, veterano das guerras holandesas.

¹⁴ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, p. 360.

Enquanto Raposo marchou directamente e pela via então normal — baixo Paranapanema, travessia do Paraná, Ivinheima, Aquidauana e Miranda, até o Paso (cerca da Corumbá moderna, onde as tropas cruzavam o rio Paraguai) — indo invernar num dos cerros (San José?) que se erguem próximo aos *Llanos de Chiquitos*, Azevedo efectuou diversão para atacar a mais avançada das reduções jesuíticas do Itatim, Santa Maria de Fé, que tentava reagrupar-se no rio Mboymboy.

Em 1 de Novembro de 1648 ocorreu o assalto, sendo destruída a redução; no entanto, seis dias depois, houve o revide indígena: alguns deles, fugidos de Santa Maria de Fé, deram alarme em San Ignazio de Caaguazu, redução próxima, donde partiu o padre Alonso Árias, com muitos flecheiros e 26 armas de fogo. Caindo de surpresa sobre a bandeira, somente a morte do padre impediu a completa vitória indígena.

Mesmo com este imprevisto, o propósito maior, destruir a redução, fora alcançado; Azevedo retomou a marcha para se juntar ao corpo principal da bandeira, o que conseguiu após ingentes esforços, pois teve que enfrentar paiaguás, guaicurús e as cheias da época. Ao chegar ao cerro onde invernava Raposo, havia perdido metade dos seus brancos e mameucos e dois terços dos índios.

Ali permaneceu a bandeira até o término das chuvas; provavelmente em Abril retomaram o avanço, no rumo dos Andes, pelos *Llanos de Chiquitos*. Utilizando-se de uma carta (truncada) do padre António Vieira deduziu Cortesão o percurso provável da bandeira até alcançar as cabeceiras do rio Guapai (ou Grande), ao norte de La Plata (Sucre actual), região dos índios serranos, ou sejam os indomáveis chiriguanos; terrível frio, agravado pela falta de agasalhos, alimentação deficiente e ataque permanente de indígenas forçaram o retorno, feito por via fluvial, baixando o Guapai, navegável (com muita dificuldade) desde Tarata.

O esforço inaudito da façanha consumiu meio ano, durante o qual talvez tenha havido «visita a Santa Cruz de la Sierra, à busca dos poucos recursos que a mísera povoação lhes podia fornecer»¹⁵.

Do rio Grande passou a bandeira ao rio Mamoré, alcançou a confluência com o Guaporé e, pouco depois, entrou confiadamente no rio Madeira, pelo qual, após vencer 19 cachoeiras, foram os expedicionários desembarcar no Solimões, cuja magnitude pasmou os empedernidos desbravadores; «assombraram-se» com a «multidão de nações de que são habitadas as ribeiras» do rio. Nelas foram recebidos, quase sempre, em paz; quando isto não ocorria, disse um dos bandeirantes, «davamos-lhes uma carga

¹⁵ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, p. 383.

cerrada, caíam uns, fugiam outros, entrávamos na aldeia, tomávamos aquilo que havíamos mister [...] e, se algumas de suas (canoas) eram melhores que as nossas, trocávamo-las e prosseguíamos a nossa viagem»¹⁶.

Onze meses durou a navegação até os bandeirantes alcançarem o Gurupá; deles, só 33 dias não navegaram, para «espalmar [limpar o costado e alcatroá-lo ou breá-lo] e consertar as canoas»¹⁷, havendo coberto no percurso mais de 3000 léguas.

O padre Vieira, como os demais jesuítas, crítico duro dos bandeirantes, inclusive desta expedição, não se furtou em considerá-la «uma das mais notáveis [viagens] que até hoje se tem feito no mundo». Em Belém ela terminou, ante o espanto geral; segundo ainda Vieira, alguns dos seus componentes, os que «em São Paulo tem maior poder e mais» cabedal, já planejavam, após regressar à capital paulista, «de lá tornarem ao sertão do Pará, e tirarem dele os índios Tupinambás e outros de língua geral, de que aqui tiveram notícia»¹⁸.

Era o indomável espírito bandeirante já em total efervescência; principiavam os luso-brasileiros a alcançar, sem olhar a sacrifícios pessoais (ou alheios), as marcas que desejavam para o Brasil.

OS LUSO-BRASILEIROS E O «HORROR AO VÁCUO»

As repetidas incursões bandeirantes ao Guairá e Tapes deixaram, como foi visto, praticamente desocupadas por espanhóis as regiões interiores dos actuais estados do Paraná e fundação de povoações ao sul da Cananéia por parte de vários *adelantados* do Rio da Prata — nunca é demais lembrar que a jurisdição destes, hipoteticamente, principiava em paralelo que passava, aproximadamente, pelos 26° S — os paulistas transformaram a região em território privilegiado para obtenção de escravos índios, em especial negociando com os facinorosos irmãos Tubarão; esgotadas aquelas fontes, a atracção exercida pela abundante pecuária e por falaciosas notícias de descobrimento de ouro e prata conduziu a corrente migratória que propiciou o surgimento de diversos núcleos populacionais, os mais importantes sendo Paranaguá (1648), São Francisco do Sul (1658), Curitiba (1668) e, finalmente, o assentamento na ilha de Santa Catarina, na década seguinte.

¹⁶ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, p. 447.

¹⁷ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, p. 444.

¹⁸ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, pp. 445 e 447.

Inserem-se neste contexto a concessão de capitânias aos Correia de Sá «até à boca do rio da Prata» (1676) e a criação da diocese do Rio de Janeiro, com a mesma abrangência. Mas, logo em 1677, decidiu a Coroa povoar o próprio interior do estuário platino, principiando pela ilha de São Gabriel, fronteira a Buenos Aires, junto à margem norte do Prata¹⁹; o *regimento* necessário foi entregue ao governador do Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, em 1678 e, dois anos depois, nasceria a Colônia do Sacramento e, com ela, uma sequência de quase século de lutas no sul do Brasil e actual Uruguai, pois a reacção espanhola principiou imediatamente, sendo a Colônia atacada logo em Agosto de 1680; os defensores tiveram mais de centena de mortos e os restantes povoadores foram aprisionados e levados para Buenos Aires.

Mas, logo que a notícia chegou à Península Ibérica (Março de 1681), o Regente D. Pedro apresentou *ultimatum* ao fraco Carlos II e obteve a devolução da Colônia do Sacramento (1683), após prolongadas conferências em Elvas e Badajoz que terminaram sem que comissários e cosmógrafos que os assessoravam conseguissem entrar em acordo sobre o ponto em que a linha de Tordesilhas cortava o litoral meridional do continente.

A chamada *Guerra da Sucessão de Espanha* colocou em campos opostos Portugal e Espanha e, em 1705, novamente a Colônia caiu em mãos castelhanas, só sendo devolvida após o tratado que as duas coroas assinaram, em Utrecht, 1715. Mesmo assim, continuaram acirradas as disputas diplomáticas sobre o direito à sua posse definitiva.

OS BANDEIRANTES NO MATO GROSSO

Após o insucesso dos paulistas na chamada *Guerra dos Emboabas*, quando foram batidos pelos lusos na disputa das regiões auríferas das Minas Gerais, as bandeiras voltaram-se, na segunda década do século XVIII, para o planalto maracajuano, na antiga faina da caça ao índio.

Uma delas foi a de Pascoal Moreira Cabral, que, informado por António Pires de Campos das facilidades que encontraria na captura dos silvícolas dos rios Cuiabá e Caxipó, para lá rumou, em 1718. Mas os índios, na tentativa de se livrarem do cativo, andavam fugidos e espalhados.

¹⁹ ALMEIDA, Luis Ferand de. *Portugal no Mundo*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, v. 5, pp. 193-194.

Acampar à espera de melhor ocasião para o bote pareceu a Cabral a solução, o que fez junto à barra do Caxipó-Mirim, onde se iniciou a costureira roça; desta base partiu o sertanista pouco depois, em busca do gentio, que encontrou prevenido e ofereceu valente resistência. Recuou Cabral para o acampamento, visando a refazer as suas forças, sendo ali casualmente encontrado ouro, em copiosa quantidade.

Foi imediato, em consequência, o surgimento do arraial do Cuiabá, povoado pelos integrantes de algumas bandeiras que palmilhavam o chão mato-grossense; ao mesmo tempo que o capitão António Antunes Maciel rumou para São Paulo, a fim de levar ao capitão-general a novidade do descobrimento, Pascoal Moreira foi eleito (18 de Abril de 1719) guardador regente «para poder guardar todos os ribeiros do ouro, socavar, examinar, fazer composições com os mineiros e botar bandeiras, tanto a minas quanto aos inimigos bárbaros»²⁰.

Como seria natural em gente tão aventureira, a novidade incendiou a imaginação dos paulistas, e não tardou em os pôr a caminho na busca de reais ou imaginárias arrobas do metal cobiçado; em 1720, largou de Piratininga a primeira leva para o Cuiabá, dando princípio às trabalhosas e difíceis monções, denominação com que, por analogia às partidas da Carreira da Índia, se tornaram conhecidas as viagens fluviais São Paulo-Cuiabá. Seriam elas, por muito tempo, a maneira única de alcançar e abastecer as povoações matogrossenses, via rios Tietê, Paraná, Prado, Camaquã, Coxim, Taquari, Paso do Paraguai (cerca do actual porto de Ladário), Paraguai, São Lourenço (ou rio dos Porrudos) e Cuiabá, até ser alcançado o Porto Geral, após vencidas cento e catorze cachoeiras e transposto o extenso varadouro do Camaquã. Piores que este enorme trabalho eram os constantes assaltos dos paiaguás, terríveis índios canoeiros que, a partir da monção de 1725, principiaram a fazer horríveis estragos entre as que se dirigiam ao Cuiabá ou dali regressavam; é célebre a advertência na *Notícia 8a. Prática*: «saindo do Paraguai [na realidade, os principais ataques ocorreram no rio Taquari, próximo à confluência com o rio Paraguai, e também no próprio rio Paraguai, junto à entrada nele do rio São Lourenço] cuidado e mais cuidado no Gentio Paiaguá que é muito destro e bom pirata: acomete sem receio, esconde-se nos sangradouros, baías e voltas do rio e tanto que se avista qualquer tropa, a investe de

²⁰ SÁ, José Barbosa de. Relação das povoações do Cuiabá e Mato Grosso desde os seus princípios até os presentes tempos. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, v. 23, p. 8, 1901.

repente, mata a gente, leva as canoas e não há monção em que não tenha feito alguma guerra»²¹.

Tal perigo não impediu que o capitão-general Rodrigo César de Meneses fizesse a longa viagem, em 1726, em visita generalícia da qual resultou a elevação a vila do arraial iniciado por Moreira Cabral, que passou a ser denominado Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá (1 de Janeiro de 1727).

Cerca de um lustro mais tarde nova zona de mineração foi encontrada, mais ao norte, entre dois afluentes do rio Guaporé, o Sararé e o Galera, no chamado Sertão dos Parecis, isto é, a chapada de São Francisco Xavier do Mato Grosso, onde logo se formariam vários arraiais mineradores, os mais importantes sendo São Francisco Xavier da Chapada (que originou o topónimo geral), Santa Ana, Pilar e São Vicente.

Aquele descobrimento ocorreu quando já se caracterizava o decréscimo da produção das lavras do Cuiabá, o que tornou natural o deslocamento dos assentamentos populacionais para as partes do rio Guaporé, onde o porto das Canoas serviu de base àquela expansão, pois distava apenas três dias de marcha do primeiro dos quatro arraiais. O êxodo só não se completou por duas razões: a abertura do caminho ligando Cuiabá a Goiás — promovida pelo Ouvidor João Gonçalves Pereira, com apoio do povo, que animou algo os que ficaram, principalmente quando entrou na vila a primeira boiada de vulto que ela vira desde a sua criação — e a chegada (1740) de notícias de que «nas cabeceiras do rio Cuiabá estavam padres da companhia, castelhanos, aldeando o gentio Guaraporé, com casas e feitorias já fabricadas»; em junta reunida pelo ouvidor decidiu-se «que se mandassem homens práticos a investigar as povoações castelhanas mais vizinhas».

Foi escolhido certo António Pinheiro de Faria, que, acompanhado de três brancos e 12 índios Parecis, alcançou, pelos rios Paraguai e Jauru, o caminho usado pelos padres para passarem de Santa Cruz ao território brasileiro; por este último, chegaram à missão de San Rafael, onde o contacto inicial foi bastante amistoso, com troca inclusive de presentes; no entanto, quando esta novidade chegou ao Mato Grosso, e vários aventureiros, com intuítos comerciais, se dirigiram à missão castelhana, os padres não os deixaram entrar «nem lhes aceitaram coisa alguma e menos deram, dizendo-lhes que voltassem logo se não seriam expulsos com

²¹ TAUNAY, Visconde de. *História Geral das Bandeiras Paulistas*, São Paulo, Typ. Ideal, 1928, v. 3, p. 197.

violência». Cumpriam determinação dos superiores e por isso «acabou-se a amizade que tão pouco durou», informa-nos o cronista Barbosa de Sá²².

A esperança permaneceu, destarte, na área do Guaporé, onde o rio despertara a curiosidade dos inquietos bandeirantes; em 1741, por ele desceu um António de Almeida Morais, que alcançou a barra do «ribeirão chamado Capivari [...] onde achou mostras de ouro». Não demorou e «mais de duzentas pessoas, que assistiam no distrito de Mato Grosso», para lá se deslocaram, no intuito de verificar se havia «ou não ouro de conta»²³.

Em meados do ano seguinte, outro grupo, composto inicialmente pelo licenciado Tristão da Cunha Gago, João de Borba Gato, Mateus Correia Leme, Francisco Leme do Prado (todos paulistas), mais Manuel Félix de Lima, Joaquim Ferreira Chaves, Manuel de Freitas Machado e Vicente d'Assunção, reinóis), com seus escravos, navegou também pelo Guaporé abaixo, até encontrar-se com o dito António de Morais; com ele decidiram associar-se — na caça ao índio e busca de ouro — alguns dos componentes do grupo, sendo Cunha Gago e Borba Gato os principais. Os demais dispuseram-se a prosseguir seus descobrimentos no rumo das missões espanholas, conseguindo atingir San Miguel e Santa Maria Magdalena.

Vastos rebanhos foram observados, pelo que os expedicionários tentaram o comércio do gado com os jesuítas, mas foram informados de que só poderia permiti-lo o próprio padre provincial, que na ocasião estava na Exaltacion de Santa Cruz, outra missão.

Para lá dirigiram-e os paulistas, navegando pelo rio Mamoré, enquanto Félix de Lima e outros portugueses tentariam fazê-lo pôr terra; no interregno, chegou um mensageiro do provincial determinando ao padre José Reiter, cura da Magdalena, que impedisse os estrangeiros de prosseguirem na visita às missões e logo os despachasse para as suas terras, o que o padre fez com muito sentimento, segundo informação do próprio Manuel Félix²⁴. Este, quando retornou ao Guaporé, tentou saber novas dos paulistas, dos quais se havia separado; não as obtendo, decidiu, com os outros portugueses, continuar a descer o rio. Ultrapassada a confluência Guaporé/Mamoré, navegaram por este até alcançarem a embocadura do Beni, entrando, a seguir, no rio Madeira, pelo qual prosseguiram.

²² SÁ, José Barbosa de. *Op. cit.*, na nota 20, p. 40.

²³ CORTESÃO, Jaime. *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*, Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, 1953, pt. 3, t. 2, p. 65.

²⁴ SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*. Rio de Janeiro, B. L. Garnier, 1862, t. 5, pp. 398-439.

Imprevisto acidente quando neste último rio fê-los perder quase todos os pertences, inclusive a canoa em que viajavam, passando a ser assás aterrador a perspectiva. Tinham-se adiantado tanto que era impossível o regresso. O remédio foi seguir adiante; graças à providencial canoa que, pouco depois, avistaram, presa às pedras de uma corredeira, desceram pelas cabeceiras do Rio da Madeira, e passando por algumas missões dos domínios, chegaram ao Pará três portugueses²⁵.

Governava o estado do Maranhão-Pará João de Abreu Castelo Branco, que resolveu despachar para Lisboa Manuel Félix, possuído, segundo ele, de «exageradas ideias do serviço que prestara», abrindo a comunicação fluvial entre Mato Grosso e Belém; longe estava o aventureiro de imaginar ser mais fácil vencer os mil perigos da selva e das múltiplas cachoeiras do Madeira que burlar as estritas ordens régias que proibiam «caminhos novos para entrar ou sair de quaisquer minas estabelecidas», vigentes desde 27 de Outubro de 1733. A abertura de nova monção, feito especialmente notável, ficaria sem qualquer recompensa, como frequentemente acontece ante a insensibilidade dos governantes...

Francisco Leme do Prado e os demais paulistas, não encontrando Félix de Lima em San Miguel, quando para ali regressaram, decidiram retornar ao Mato Grosso; após quarenta dias de viagem alcançaram o porto da Pescaria, donde passaram ao Arraial de São Francisco Xavier, concluindo infrutiferamente a tentativa comercial.

A incursão do grupo de aventureiros alarmou os jesuítas castelhanos, que se apressaram a erguer, na margem direita do Guaporé, «quase defronte de S. Miguel [...] pouco mais distante do barranco do rio», a nova missão de Santa Rosa. Quando o mesmo Leme do Prado, seu irmão Paulo de Anaia e João Barbosa de Sá (este, por recomendação do Ouvidor João Gonçalves) tentaram, em Abril de 1743, novo contacto com os missionários espanhóis, já a acharam fabricada «havia três meses», tendo seus fundadores, padres Atanasio Teodoro e John Brand, ordens para não deixar os portugueses passarem «daquele lugar para baixo» e a incumbência de catequizar os índios Aricoronis²⁶.

Em paralelo, não foi menor a preocupação da Coroa lusitana ao tomar conhecimento não só deste avanço jesuítico sobre o Guaporé — que julgava domínio português, em especial as terras da chamada margem oriental —, mas, e principalmente, da existência de cerca de vinte e cinco

²⁵ CORTESÃO, Jaime. *Op. cit.*, na nota 23, pt. 3, t. 2, p. 81.

²⁶ CORTESÃO, Jaime. Verdadeira notícia que deu Francisco Leme do Prado, *id. ibid.*, pp. 57-63.

missões governadas pelos padres da Companhia e subordinadas ao provincial de Lima. Diga-se que não era recente a preocupação dos portugueses com a proximidade castelhana; desde 1741 já o ouvidor de Cuiabá havia informado a Lisboa o que ali se sabia dos estabelecimentos espanhóis e sugerira ao monarca que fizesse aos povoadores luso-brasileiros «algum favor nos tributos e direitos, para lhe facilitar a entrada e permanência na terra, por ter esta, pouca gente» e assim tornar possível oposição a qualquer tentativa de invasão de castelhanos e seus índios²⁷.

Aquela preocupação avolumou-se, ainda em 1746, quando foram recebidas, em Lisboa, as respostas dos governadores do Rio de Janeiro e São Paulo ao inquérito sobre as inconveniências da vizinhança castelhana.

Gomes Freire de Andrade manifestou-se favorável a que se levantasse fortificação e se deslocassem tropas para «alguma paragem das Minas do Cuiabá», enquanto o titular de São Paulo julgou bastar que se povoasse convenientemente a região; mais precavido, o procurador da fazenda optou pela conjugação das medidas: fortificação, tropas e aumento da população, pelo deslocamento «de alguns casais das Ilhas» para uma nova vila que se deveria fundar, bem assim para «os matos [isto é, os arraiais do Mato Grosso] e Minas do Cuiabá».

A decisão do monarca, atendendo à consulta do Conselho Ultramarino, foi: que, sem demora, se cuidasse de povoação permanente. Ficou assentado, na ocasião, que somente após D. João V determinar a forma pela qual ela seria assentada seriam examinados os pontos relativos «ao mesmo fim da defesa daquelas terras»; recomendou ainda o Conselho que fossem evitadas quaisquer iniciativas — mesmo que pudessem resultar em descobrimento de outras jazidas — que pudessem afastar mineiros das «minas que ficam mais próximas às terras ocupadas pelos castelhanos», porquanto poderiam estes «vir ocupar as terras que os Portugueses largarem, frustrando-se a ideia de que o Conselho tem representado, em outra consulta, de fazer um estabelecimento nas terras [do Mato Grosso] que os Portugueses tem ocupado na América»²⁸.

²⁷ CORTESÃO, Jaime. Parecer do Conselho Ultramarino e despacho do Rei sobre a melhor forma de evitar-se os inconvenientes que resultam da pouca distância em que se encontram as povoações da América Espanhola da Vila e comarca de Cuiabá, 26 de Abril de 1746, *id. ibid.*, p. 83.

²⁸ CORTESÃO, Jaime. Parecer do Conselho Ultramarino e despacho real sobre a conveniência de auxiliar a bandeira de João Bicudo de Brito..., 30 de Abril de 1740, *id. ibid.*, p. 89.

Pouco depois, aproveitando a chegada a Belém do sertanista João de Sousa de Azevedo, que acabara de descobrir nova via de comunicação entre as minas de Mato Grosso e o Pará, descendo os rios Arinos, Juruena e Tapajós, resolveu o governo português efectuar cuidadoso levantamento da navegação do caminho pioneiro, ou seja o Guaporé-Madeira; deveria o governador do Maranhão e Grão-Pará escolher para cabo da exploração «a pessoa mais prudente e capaz que aí [no Maranhão ou Pará] achar», para que — «em uma ou duas canoas de voga armadas, de sorte que não se possam reçar insultos nem das canoas das aldeias espanholas, nem das de alguns índios brabos que se encontram pelo mesmo rio» — efectua-se «maduros exames e explorações» necessários para que a Coroa pudesse tomar decisões sobre «permitir-se e frequentar-se a comunicação do Pará com o Mato Grosso por aquele rio» (o Madeira), mas, e principalmente, «medidas para que a dita nova Missão Espanhola (a de Santa Rosa) nos não cause os prejuízos que podemos reçar ou procurando os meios para a tirar dali sem escândalos ou rodeando-a, em alguma distância, com habitação e sesmarias dos nossos, de sorte que se não possam os Castelhanos alargar nem tentar outros estabelecimentos da parte oriental do rio da Madeira».

Além disto deveria o cabo escolhido efectuar «muito individual relação da sua viagem», sendo conveniente que na comitiva houvesse pessoa capaz de «tomar a altura» (calcular latitudes), naturalmente para o correcto desenho das cartas dos rios navegados.

Em companhia desta comissão exploratória poderiam regressar ao Mato Grosso «os ditos mineiros dos Arinos», isto é, Azevedo e seu pessoal, que dali passariam «ao seu descobrimento» — as minas do Arinos²⁹. Como de hábito naqueles tempos, a determinação foi cumprida com diligência.

O governador Francisco Pedro de Mendonça Gorjão escolheu para cabo da comissão o sargento-mor Luís Fagundes Machado, secretariado por José Gonçalves da Fonseca e tendo como piloto António Nunes de Sousa; a ela juntaram-se também os sertanistas José Leme do Prado e seu irmão Paulo Leme (recentemente chegados a Belém, pela via do Madeira) e, provavelmente, João de Sousa de Azevedo, o desbravador do Arinos.

A expedição deixou Belém em 14 de Julho de 1749 e alcançou São Francisco Xavier em 16 de Abril do ano seguinte, após nove meses e dois

²⁹ CORTESÃO, Jaime. Carta de Marco Antonio do Azevedo Coutinho, minutada por Alexandre de Gusmão, e dirigida ao Governo do Maranhão sobre a expedição de descobrimento do Rio da Madeira, 15 de Setembro de 1748, *id.*, *ibid.*, pp. 135-138.

dias de difícilíssima viagem, toda descrita por Gonçalves da Fonseca no minucioso diário que redigiu³⁰. Coube-lhe, ainda, desenhar, apoiado nas medições de latitudes e rumos efectuados por Nunes de Sousa, a «Carta Hidrografica. Em que se descreve as origens de vários e grandes Rios da América Meridional Portuguesa, muito especialmente. O nascimento do Rio da Madeira, e rumos da sua direcção com os Rios que lhe são colateraes, até entrar no famoso Rio das Amazonas observado tudo exactamente por ordem de S. Mag. Fidelissima no anno de 1750. E da mesma sorte se faz publica a verdadeira origem do Rio Paraguay, incognita a toda a Geografia antiga, e moderna, descrevendo-se a confluencia de aguas que formam o tronco principal deste grande Rio; Que com os mais forão delineados no Mato Grosso por José Gonçalves da Fonseca explorador de toda esta indagação no mesmo anno». Esta notável carta, um dos mais importantes documentos cartográficos brasileiros do século XVIII (2,18 m x 1,43 m), está hoje na Mapoteca do Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro.

Aos intrépidos expedicionários, e em especial às autoridades portuguesas, esta exploração reservou desagradável e preocupante surpresa; a missão de Santa Rosa situou-se, inicialmente, «na margem oriental do Aporé (Guaporé) em não muita distância donde a margem ocidental desagua o sangradouro chamado de S. Miguel; porém não agradando aquele sítio em razão das muitas formigas, que devoravam as plantas recém-nascidas, a mudou o mesmo padre rio abaixo para o lugar em que hoje existe, que é sobre o barranco do rio, na mesma margem oriental, quase na falda da cordilheira geral, que naquela parte se avizinha ao rio e faz a cachoeira», ou seja a serra do Uopiane, contraforte da serra dos Parecis³¹. Não era mais a única ponta de lança castelhano-jesuíta no território que os luso-brasileiros julgavam seu, porquanto a de San Miguel também passara para a «margem oriental [ou seja a direita, a luso-brasileira] fronteira à mesma ilha, no braço principal do rio em que de presente está aldeada a referida nação»³². Esta aldeia distava «6 dias de viagem com 30 léguas de caminho por fantasia» (estima) da aldeia de Santa Rosa e posi-

³⁰ FONSECA, José Gonçalves da. Navegação feita da Cidade do Gram Para até a Bocca do Rio da Madeira pela escolta que por este rio subiu às Minas do Mato Grosso, por ordem mui recomendada de Sua Magestade Fidelissima no anno de 1749, escripta por Jozé Gonsalves da Fonseca no mesmo anno. In COLECÇÃO de noticias para historia e geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios portuguezes, ou lhe são visinhas. Lisboa, Academia Real das Sciencias, Tip. da Academia, 1826, t. 4, n. 1.

³¹ FONSECA, José Gonçalves da. *Id.*, *ibid.*, pp. 98-99.

³² FONSECA, José Gonçalves da. *Id.*, *ibid.*, p. 108.

cionava-se, segundo o piloto, Mestre António Nunes de Sousa, em 13° 30' S e a de San Simon, «que, por terra, dista da de S. Miguel dia e meio de viagem e um, em canoa, rio abaixo» fora também inaugurada.

Eram já três as missões na margem direita do Guaporé, indício seguro de que os jesuítas iriam ampliar substancialmente o campo da sua acção político-espiritual; urgiam providências imediatas, complementando e decisivamente ampliando as que vinham sendo tomadas pela Coroa, no intuito de garantir a posse dos ricos territórios já ocupados pelos bandeirantes.

A CARTOGRAFIA DA COSTA SUL DO BRASIL

A possibilidade da devolução da Colónia do Sacramento e o consequente reinício da navegação entre o Rio de Janeiro e a mesma levou D. João V a determinar fosse feito o levantamento hidrográfico da região, tendo o governador do Rio de Janeiro atribuído a tarefa ao experimentado navegante Manoel Gonçalves de Aguiar que, entre 1714 e 1715, desenhou a carta náutica da costa até Laguna e planos dos portos e baías principais nela existentes, conjunto hoje desaparecido, tendo apenas chegado até nós a «Relação da diligência» que redigiu, hoje no Arquivo Histórico Ultramarino³³.

Para compensar parcialmente a lamentável perda, existe na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (proveniente do Arquivo do Morgado de Mateus) interessante colecção de 10 cartas «Demonstração da Costa desde Buenos Ayres athê a Villa de Santos», de autoria de Bartolomeu Paes de Abreu (1719); embora a rusticidade do desenho das cartas, elas (mais a lista de latitudes que encerra o conjunto) servia adequadamente à navegação que então se praticava até à Colónia do Sacramento.

Estava a situação neste ponto quando, em Novembro de 1720, Guillaume Delisle (Primeiro Geógrafo do Rei, Luís XIV) leu na Academia Real das Ciências de Paris sua memória «Determination géographique de la situation et de l'étendue des différentes parties de la Terre», que Jaime Cortesão classificou como «a primeira e gigantesca tentativa para remodelar toda a carta da terra, pois levava em conta determinações de longitudes obtidas por eclipses da Lua e dos satélites de Júpiter³⁴.

³³ CASTRO E ALMEIDA, Eduardo de. RJ *Inventário dos documentos relativos ao Brasil*, Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1918, 4320/28.

³⁴ CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos Velhos Mapas*, Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, Impr. Nacional, 1971, v. 2, p. 164.

Pelos cálculos de Delisle, 8° 40' separavam a ilha de Santo Antão e o cabo de Santo Agostinho, que as cartas portuguesas, pelas falsificações cartográficas que datavam do início do século XVI, reduziam a três ou dois graus apenas, com isto colocando o estuário do Prata no hemisfério português e justificando a posição da Colônia do Sacramento. A falta de longitudes observadas da costa brasileira levou, todavia, o geógrafo francês a fazer passar a linha de Tordesilhas pelo Rio Grande do Sul, favoravelmente, ainda assim, às pretensões lusas.

Foi grande o alarme na Corte portuguesa e, de imediato, percebeu-se a necessidade de imprimir rápida renovação à cultura astronômica e cartográfica em Portugal, para que seus diplomatas tivessem bases para discussão. Caberia ao engenheiro-mor do Reino Manoel de Azevedo Fortes implementar aquele renascimento e, destarte, conhecer as exactas dimensões das usurpações portuguesas no sul do Brasil e, naturalmente, em muito maior escala, no Mato Grosso e na Amazónia.

Para levá-lo a cabo, às duas academias militares já existentes em Portugal (Lisboa e Viana) vieram somar-se as de Elvas e de Almeida, que formariam engenheiros militares; também no Rio de Janeiro, em 1740, foi criada outra, fundada por José Fernandes Pinto de Alpoim. Delas sairiam figuras exponenciais de geógrafos/cartógrafos, como D. António Rolim de Moura, Luiz de Albuquerque de M. P. e Cáceres, José da Silva Pais, André Ribeiro Coutinho, José Custódio de Sá e Faria, Alexandre José Montanha e José Saldanha, enquanto no Rio de Janeiro formava-se André Vaz Figueira; todos logo trabalhariam no Mato Grosso e no sul do Brasil.

A MISSÃO DOS CHAMADOS «PADRES MATEMÁTICOS»

Antes que a acção de Azevedo Fortes começasse a dar frutos foi indispensável apelar para estrangeiros sabedores das novas técnicas cartográficas, em especial os capacitados a determinar longitudes astronômicamente. Por isso, foram contratados, na Itália, os jesuítas padres Giovanni Carbone e Domenico Capacci, ambos napolitanos, que chegaram a Lisboa em Setembro de 1722; com eles deve ter trabalhado e feito seu aprendizado o também jesuíta (português) Diogo Soares.

Em 1729, Capacci e Soares, matemáticos régios, foram despachados para o Brasil «para fazerem mapas das terras do dito Estado [do Brasil], não só pela Marinha [costa] mas pelos sertões», para o que receberam

minuciosas instruções, que, inclusive, determinavam que os mapas fossem graduados em latitudes e longitudes³⁵.

Depois de demorada estada no Rio de Janeiro, dirigiram-se ambos para a Colônia do Sacramento, onde o napolitano só ficou até 1731, enquanto Soares lá permaneceu. Cerca de 1738, desenhou ele a «Nova e Ia. Carta da Terra firme, e Costas do Brasil ao Meridiano do Rio de Janeiro, desde o R° da Prata até Cabo Frio com o Novo cam° do Certão do R° Grathe a Cid de S°. Paulo», notabilíssimo exemplar cartográfico, com excelente delincamento costeiro e erro de c. 40' por excesso entre a longitude da barra da baía de Guanabara e o arroio Chui; além disto, sequência de cartas, numeradas até 10, cobriram a costa sul, por trechos, até o Cabo Frio.

Os levantamentos de Capacci e Soares, ao reportarem-se ao meridiano do Rio de Janeiro, deixaram sem revelação a diferença de longitudes entre a cidade e Santo Antão, fundamental para as negociações de limites que, cedo ou tarde, teriam que ser feitas com a Espanha, pois a mistificação deveria persistir até o final dela...

AS NEGOCIAÇÕES PARA UM TRATADO DE LIMITES

A ambição castelhana de se livrar da incômoda presença portuguesa no Prata e o natural desejo joanino de obter o formal reconhecimento da ampliação territorial que seus súbditos iam continuamente efectuando ainda demorariam a ser conciliados por um tratado de limites; somente quando Fernando VI subiu ao trono, por falecimento (9 de Julho de 1746) de seu pai, Felipe V, principiou a sequência de circunstâncias que a ele conduziram.

A primeira delas foi a nomeação (Setembro de 1746) para embaixador em Madrid do habilíssimo Tomás da Silva Teles, visconde de Vila Nova da Cerveira; seguiu-se, em 6 de Dezembro do mesmo ano, a designação de D. José de Carvajal y Lancastre para ministro e conselheiro de Estado, após demissão repentina do marquês de Villarias. Carvajal, descendente de D. João II de Portugal por seu filho natural D. Jorge, duque de Coimbra, nasceu em Cáceres, cursou a Universidade de Salamanca, dedicou-se ao serviço diplomático e, ao assumir o cargo, aos 48 anos de idade, exercia a presidência do Conselho das Índias. Aumentou, desde

³⁵ CORTESÃO, Jaime. Alvará régio nomeando os matemáticos padres Diogo Soares e Domingos Capacci para se passarem ao Brasil, 18 de Novembro de 1729, *id.*, *ibid.*, pp. 213-214.

então, o ritmo das negociações, que contaram sempre com o decidido apoio da rainha D. Maria Bárbara, mas avançaram hesitantemente, porque ainda entregues à direcção do cardeal da Mota.

Da maior relevância foi, por isso, o falecimento do cardeal (4 de Outubro de 1747), após o qual afortunadamente, a gerência dos entendimentos foi transferida à privilegiada inteligência, de Alexandre de Gusmão, secretário de D. João V. Ele próprio confirmou tal transferência em representação que fez ao monarca: «Todos estes ministros [isto é, os que o haviam antecedido na tentativa de negociar os limites do Brasil] apuraram seu zelo e notória capacidade nas ditas dependências [depende = pender, isto é, estar sem despacho, vocábulo bastante comum na época], e nunca puderam desterrar dos ministros espanhóis a ideia de que os portugueses tinham usurpado na América muitas centenas de léguas que lhes não tocavam.

Presentemente [escreveu Gusmão, no final de 1749] se acharam mudados deste conceito; que não só concorda D. José de Carvajal em que conservemos tudo o que temos ocupado, mas que fiquem os limites ainda muito além do que ocupamos; e está quase de todo reduzido a que El-Rei Católico dê por equivalente do território da colónia do Sacramento uma porção de terreno muitas vezes maior [...] Não faltará quem diga que toda esta mudança se deve a estar a senhora rainha católica em tanto e tão bem merecida aceitação de El-Rei seu marido. Certo é que se não fosse a presença e autoridade daquela grande princesa não teríamos as portas abertas para expor e fazer ponderar, com a devida reflexão, as razões que nos assistem; porém é certo que se as mesmas razões não fossem agora diversamente explicadas e postas em diversa luz do que foram pelo passado nada se teria conseguido.» E, depois de afirmar que nenhum de seus antecessores no trato do assunto imaginara a maneira de mostrar «ao ministro espanhol que tinha V. Majestade sobrada justiça para reter tudo o que os seus vassallos tinham ocupado no interior do sertão, antes todos estavam na inteligência de que era realmente usurpação da nossa parte o muito que tínhamos excedido além da linha divisória», Gusmão, atribui-se a façanha, escrevendo que, naquele momento, «com o estudo e trabalho do suplicante [ele próprio], está a cena tão mudada que o dito Carvajal, em lugar de pedir-nos tornas, no-las dá, e consente que fiquem a esta Coroa duzentas léguas de fundo de terreno de equivalente onde D. Luís da Cunha entendia que V. Majestade podia contentar-se com dez»³⁶.

³⁶ CORTESÃO, Jaime. Representação feita por Alexandre de Gusmão sobre seus serviços a El-Rei D. João V. *op. cit.* na nota 23, pt. 2, t. 2, pp. 77-89.

Como se chegara a resultados tão auspiciosos? Além de as razões de Portugal haverem sido «agora diversamente explicadas e postas em diversa luz», afirmação da qual adiante cuidaremos, há que reconhecer, muito mais do que o fez Gusmão, a notável maestria de Silva Teles e, igualmente, o empenho de Carvajal em pôr cobro à acelerada expansão portuguesa para além do marco de Tordesilhas, em reservar o rio da Prata para uso exclusivo de Espanha, livrando-o do sangradouro que significavam a Colónia e o contrabando ali realizado, e, não menos importante, em prevenir qualquer tentativa de ocupação de região por potência não ibérica, possibilidade viável e fatal à segurança do próprio Peru.

De Silva Teles — desde o início convicto de que a melhor base para a celebração do tratado de limites seria a permuta da Colónia por um equivalente — partiu logo a ideia magnífica, embora ainda então muito prematura, de que «se fizesse um projecto das nossas dependências [pendências] da América, e outro das do que toca ao comércio, para que depois que El-Rei Católico os remetesse ao novo ministro [Carvajal] se tratasse com ele metodicamente uma e outra matéria, porque de outra sorte será muito longa e irregular a negociação»³⁷. Isto é corroborado pela primeira entrevista que teve com Carvajal, quando o novo ministro foi de opinião de que a solução para o problema americano seria que «regulando-se pela linha de divisão (Tordesilhas) cada um conservasse o que possuía sendo-lhe muito conveniente, ainda que fosse em terreno alheio, mas não lhe sendo muito conveniente o restituísse a quem tocava, tendo nisso utilidade»³⁸.

Obviamente, nestes primórdios das negociações, Carvajal prendia-se ao pacto de 1494, mas já admitia domínio em terreno alheio, desde que indispensável a uma das partes.

Pouco menos de um mês depois, em nova conversa com o visconde, Carvajal voltou a opinar que o melhor seria a demarcação da linha de Tordesilhas e, em caso de dúvida sobre ela, o recurso ao papa; ponderou Silva Teles que, achando-se já os «vastos países da América [...] quase todos descobertos [...] e que facilmente [*sic*] se podiam estabelecer limites entre as duas monarquias, de sorte que para o futuro se pudesse evitar qualquer usurpação e toda a ocasião de discórdia», e sendo Carvajal profundo conhecedor de «todas as matérias que tocavam às Índias», poderia ele «propor os limites que devia haver para uma inteira separação,

³⁷ CORTESÃO, Jaime. Carta particular do Visconde-Embaixador ao cardeal da Mota, 29 de Dezembro de 1779, *id.*, pt. 4, t. 1, p. 51.

³⁸ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 12 de Janeiro de 1747, *id.*, *ibid.*, p. 53.

conservando cada um o que já possuía ou cedendo de alguma parte que se entendesse era conveniente para que melhor se estabelecessem os ditos limites, no que não faltaria [*sic*] compensações de parte a parte».

Embora insistindo na usurpação de Portugal, quer nas minas do Cuiabá, quer no rio Maranhão (*sic*, por Amazonas Solimões) e nos cinco ou seis milhões de patacas que, a cada ano, escapavam pela Colónia, prometeu Carvajal redigir a memória sobre os limites; embora Silva Teles logo retrucasse que, em sua opinião, D. João V não admitiria proposta alguma em que houvesse de ceder a Colónia, ficaram naquele dia delineadas as linhas mestras da negociação³⁹.

Seria fastidioso e fugiria ao nosso propósito minudenciá-las; nos três anos seguintes o génio de Alexandre de Gusmão esforçar-se-ia para encontrar os argumentos indispensáveis para minimizar os avanços portugueses e até justificá-los, enquanto Carvajal tentaria obter a devolução da Colónia, em troca do menor equivalente que conseguisse.

Em Novembro de 1747, contrapondo a uma memória de Carvajal, que ainda insistia na validade da linha de Tordesilhas, Alexandre de Gusmão apresentou o argumento capaz de retirar dos ministros espanhóis a ideia de que os portugueses tinham usurpado na América muitas centenas de léguas que lhes não tocavam»: os 180° que cabiam à Espanha, a partir da linha divisória, terminavam antes de chegar às Filipinas, e se deles fossem abatidos os 17° que Carlos V cedera a Portugal pelo Tratado de Saragoça «também as ilhas Marianas ficam excluídas da sua repartição». Destarte, os espanhóis ocupavam «naquele hemisfério mais de 22 graus meridianos demais dos que lhes tocam pelos pactos celebrados entre as duas nações». Para ressarcir Portugal de tal excesso, tocar-lhe-ia «a maior parte do Peru e do Novo Reino de Granada»; mais ainda lhe caberia se, ao invés de comparações geográficas, fossem avaliados a «qualidade das terras»⁴⁰.

Foi magistral a argumentação, e, seguramente, abalou a convicção de Carvajal; no entanto, manda a verdade histórica que se diga que não era ela nova; quase duzentos anos antes o Governador-geral Tomé de Sousa, escrevendo a D. João III (1 de Junho de 1553), deu-lhe notícia de «uma povoação grande de castelhanos», situada em «25 graus e um quarto» e a 300 léguas da barra do rio da Prata, águas acima, «que se chama a Cidade de Assunção», e afirmou que lhe parecia e a todos os seus companheiros

³⁹ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 6 de Fevereiro de 1747. *id., ibid.*, p. 75.

⁴⁰ CORTESÃO, Jaime. Contraproposta de Alexandre de Gusmão a D. José de Carvajal, Novembro de 1747. *id., ibid.*, p. 109.

no governo que a povoação estava «na demarcação de V. A. e se Castela isto negar, mal pode provar que é Maluco [isto é, as ilhas Molucas] seu»⁴¹.

Voltemos às negociações em Madrid: um ano após àquela notável contraproposta, Alexandre de Gusmão, finalmente, sentiu estar madura a ideia inicial de Silva Teles sobre a proposta concreta em torno das pendências de limites, na qual o visconde continuava a insistir; em 22 de Novembro foi remetido, de Lisboa, o «projecto do tratado de limites».

Composto de introdução e 19 artigos, o projecto abolia a linha de Tordesilhas, dava completa posse das ilhas Filipinas e adjacentes à Espanha, e a Portugal «tudo o que tem ocupado pelo rio das Amazonas acima e no sertão de uma e outra parte do mesmo rio até os lugares que abaixo serão declarados, como também tudo o que tem ocupado nos distritos do Cuiabá e Mato Grosso»; cede à Coroa espanhola a «colónia do Sacramento e todo o território adjacente a ela na margem setentrional do rio da Prata», até os confins determinados no próprio texto; cede à de Portugal tudo o que ocupava na margem e sertão setentrional do rio Negro e «desde a sua foz na margem e sertão oriental do rio Uruguai, como também na margem e sertão oriental do rio Pepiri ou Pequiri, que desagua no dito rio Uruguai, de sorte que seja daqui em diante o confim das duas monarquias naquela parte pelo meio dos ditos rios Negro, Uruguai e Pepiri». Deste ponto em diante a fronteira foi sendo discriminada, em sucessivos artigos (10.º, 11.º, 12.º e 13.º), até chegar «às terras de diversa nação», isto é, atingir as terras da Guiana, então ocupadas pelos holandeses. Previu ainda o projecto a nomeação de «comissários inteligentes, os quais, visitando toda a raia que fica apontada, concordemente ajustem, com a maior distinção e clareza, por onde há-de correr a demarcação em vigor do que se expressa neste tratado»⁴².

A análise da proposta de Gusmão evidencia que, além do princípio do *uti possidetis*, buscou ele as melhores balizas naturais, aquelas que, no futuro, evitassem litígios ou confrontos.

Como era de se esperar, ficou D. José de Carvajal, ao receber o plano, em «grande confusão e dúvidas», da qual insistentemente procurou desassombrá-lo o visconde-embaixador: «este homem [Carvajal] ficou aturdido com a vastidão do projecto dos limites que propunhamos, julgando-o ainda

⁴¹ CARTA de Tomé de Sousa a D. João III, 1.º de Junho de 1533. In *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, Litografia Nacional, 1924, v. 3, pp. 365-366.

⁴² CORTESÃO, Jaime. Projecto ou plano do tratado de limites da América, enviado ao Embaixador Silva Teles, 22 de Novembro de 1748, *op. cit.* na nota 23, p. 4, t. 1, pp. 231-241.

mais dificultoso do que ajustar a linha divisória entre as duas nações», tentou tranquilizá-lo Silva Teles, assegurando-lhe que os portugueses não pretendiam mais extensões de terra, porque tinham «tanto que verdadeiramente não podemos abranger a tudo»⁴³.

Para conferir a proposta precisava Carvajal, obviamente, de mapas, mas não os possuía, pelo menos aqueles que servissem para o debate com o visconde; apressou-se Alexandre de Gusmão a apontá-los e logo anunciou que eles serviriam de base para «um que se fica fazendo [...] para que dum jacto se veja nele todo o giro dos confins de que tratamos», acrescentando, de molde a desfazer qualquer possível suspeita sobre tais fontes cartográficas: «e se essa Corte quiser também comunicar a Vossa Excelência os mapas que provavelmente terá daqueles sertões, entre uns e outros se averiguará pouco mais ou menos a verdade»⁴⁴.

O mapa anunciado, depois chamado *Mapa das Cortes*, ombreou-se com o plano ou projecto do Tratado de Limites na América para serem justamente considerados os monumentos máximos do génio de Gusmão no encaminhamento das penosas negociações; utilizando fontes aparentemente insuspeitas, foi desenhada carta inteiramente deformada, obviamente visando a minimizar as perdas espanholas no Cuiabá, Mato Grosso e Amazônia.

Jaime Cortesão, que exaustivamente estudou o tema, comparou o *Mapa das Cortes* com uma carta moderna da América do Sul e afirmou que no mapa «o Brasil não passa de uma caricatura da realidade», especificando que «a costa do nordeste foi distendida uns 4° 30' para leste [...] o Alto Paraguai apresenta-se igualmente desviado para leste entre 4° e 7°; o Amazonas, em toda a sua extensão até ao Javari, reduzido de 3°; e o Madeira e o Guaporé, como aliás os demais afluentes meridionais do Amazonas e, mais que esses, o Tocantins sofreram também desvios para leste, que chegaram a atingir erros de 9 graus». Igualmente examinou os conhecimentos de que dispunha Gusmão quando dirigiu a elaboração do documento cartográfico e verosimilmente demonstrou que ele «foi propositadamente viciado nas longitudes para fins diplomáticos», coordenando o secretário, «com arte, os erros da cartografia conhecida de toda a gente» e assim realizando «obra com aparências de rigorosa seriedade e capaz de inspirar confiança ao negociador de Madrid»⁴⁵. Note-se que os vícios mais

⁴³ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 11 de Janeiro de 1749, *id. ibid.*, p. 256.

⁴⁴ CORTESÃO, Jaime. Carta do Secretário de Estado, Marco António de Azevedo Coutinho ao Visconde-Embaixador, 14 de Dezembro de 1748, *id. ibid.*, p. 252.

⁴⁵ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, pt. 1, t. 2, pp. 327-333.

relevantes, os do Cuiabá e Mato Grosso, incluindo os cursos dos rios Guaporé e Madeira, só foram possíveis pelo completo desconhecimento pelos espanhóis da cartografia da região, inexplicável falha dos missionários jesuítas dos Moxos, que, ao contrário dos seus companheiros do Paraguai e Mainas, negligenciaram nos trabalhos cartográficos relativos aos territórios sob sua jurisdição. Para comprovar esta afirmação basta examinar-se a carta *Provincia de Quito*, do padre Juan Magnin (1740), hoje na mapoteca de Carlos Manuel Larrea.

Foi exactamente o que sucedeu: Carvajal, que até então analisara o projecto apoiando-se nas cartas jesuíticas do Paraguai e Amazonas que possuía e, por isso, julgava o plano inadmissível, ao lançar os olhos sobre o *Mapa das Cortes* e ser alertado por Silva Teles da «equivocação» à que as primeiras o estavam conduzindo, ficou *corrido* (isto é, vexado). O visconde-embaixador viu-o tomado da «grande admiração que experimenta um cego quando vê a luz clara de que se achava privado desde o seu nascimento» e desejoso de ficar com o mapa para examiná-lo⁶⁶.

Estava livre o canal para o porto desejado, o tratado de limites; persistiam pequenos escolhos que, com alguma dificuldade, seriam dinamitados: a linha de fronteiras no sul, as missões do Uruguai e o temor de que os portugueses, pelo «Maranhão» (Amazonas/Solimões) se alargassem «para a parte de Quito». Da missão saiu-se magistralmente o visconde-embaixador; no final de Julho, em um só ponto se centrava a resistência do negociador espanhol: a cessão do território dos Sete Povos, isto é, as missões do Uruguai, das quais fazia questão Alexandre de Gusmão, que, com arguta visão geopolítica, desejava povoar a região, alargando para o interior os domínios portugueses, e formando província poderosa para que por aquele lado nada se receasse dos espanhóis. Para contornar a incómoda resistência valeu-se Silva Teles da crescente rivalidade entre os dois principais ministros de Fernando VI, Carvajal e o marquês de la Ensenada, buscando e conseguindo o apoio deste último (que, diga-se, não tinha a mínima notícia dos temas em debate) para pressionar Carvajal. Este, dia 10 de Outubro, depois de cotejar o *Mapa das Cortes* com o que recentemente fizera o jesuíta padre Quiroga, (baseado em latitudes e longitudes observadas) dos povos das missões do Paraná e Uruguai, finalmente, declarou ceder inteiramente na sua relutância em relação às missões. Isto ocorreu, conforme observou Jaime Cortesão, porque o território dos Sete Povos era, no mapa de Quiroga, bem menor que o desenhado no *Mapa das*

⁶⁶ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 2 de Abril de 1749, *id.*, pt. 4, t. 1, p. 281.

Cortes, a «tal ponto que, tudo somado, o território cedido pelos portugueses, entre o Prata e o Ibicuí se avantajava, ao contrário do que sucedia no *Mapa das Cortes*, à parte entregue pelos Espanhóis»⁴⁷.

Menos de um mês depois Fernando VI aprovou o ajuste. Considerando-se «o mais ditoso dos vassallos de El-Rei nosso Senhor» Silva Teles participou ao Secretário de Estado Azevedo Coutinho a grande e auspiciosa novidade, tecendo, na ocasião, calorosos encômios ao autor intelectual dos admiráveis papéis e do «mapa novamente formado», isto é, o *Mapa das Cortes*, que sabemos ter sido Alexandre de Gusmão⁴⁸.

Após as medidas burocráticas necessárias à tradução e elaboração da forma final do ajuste, redigida e excelentemente ordenada por D. José de Carvajal, foi o tratado assinado, dia 14 de Janeiro de 1750, data equivocadamente registada no texto como «dia treze», conforme esclareceu Silva Teles foi «equivocação de quem copiou o que vai na língua castelhana, e foi necessário que no tratado na língua portuguesa se pusesse a mesma data, porque verdadeiramente o assinamos hoje 14 às quatro horas e meia da tarde»⁴⁹.

AS DEMARCAÇÕES DE LIMITES

Gigantesca seria a tarefa demarcatória, pois tratava-se de definir, mapear e balizar a enorme extensão de terra que, partindo do «regato que sai ao pé do monte de Castilhos Grandes», no actual Uruguai, estendia-se até ao final dos cumes da «cordilheira de montes que medeiam entre o rio Orenoco e o das Amazonas ou *Marañon*... para Oriente, até onde se estender o domínio de uma e outra monarquia»⁵⁰.

Para levá-la a bom termo seriam nomeados (artigos XI e XXII, dos XXVI totalizados pelo acordo) «comissários inteligentes, os quais, visitando toda a raia, ajustem com a maior distinção e clareza as paragens por onde há-de correr a demarcação... pondo marcas nos lugares que lhes parecer convemente» [*sic*] e dando conta aos monarcas daquilo em que não

⁴⁷ CORTESÃO, Jaime. *Id.*, pt. 1, t. 2, p. 351.

⁴⁸ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 3 de Novembro de 1749, *id.*, pt. 4, t. 1, pp. 412-413.

⁴⁹ CORTESÃO, Jaime. Carta do Visconde-Embaixador a Marco António de Azevedo Coutinho, 14 de Janeiro de 1750, *id.*, *ibid.*, p. 445.

⁵⁰ TRATADO de Limites das Conquistas entre os muitos Altos e Poderosos Senhores D. João V Rey de Portugal e D. Fernando VI Rey de Espanha. In CORTESÃO, Jaime. *Op. cit.*, p. 4, t. 1, pp. 467 e 469.

houvesse acordo mútuo⁵¹. Mas não bastariam os «comissários inteligentes», pois faziam-se necessários astrónomos, geógrafos e desenhadores de cartas e mapas. Portugal não os tinha em número e qualidade suficientes, mas a contratação de estrangeiros foi logo negociada, conforme demonstra a farta documentação existente, parcialmente publicada por Jaime Cortesão⁵².

Em 31 de Julho de 1750, antes, portanto, do início dos trabalhos demarcatórios, faleceu D. João V, subindo ao trono seu filho D. José I, tendo logo início a ascensão política de Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, espírito extremamente metuculoso e, por natureza, suspicaz. O Tratado de Madrid passou, assim, a ser objecto da mais acurada análise e sua execução submetida ao fino crivo do ministro.

Em 17 de Janeiro de 1751 foi assinado, por Carvajal e Silva Teles novo tratado, prorrogando o termo das entregas da Colónia do Sacramento e território e povoações das missões da margem oriental do rio Uruguai — previstas no artigo XXIII do tratado de 1750 — e três outros documentos cuidando de bem esclarecer os comissários que dirigiriam as demarcações; em 17 de Abril, foi aquele segundo tratado suplementado por vários artigos e, finalmente, em 12 de Julho, os dois plenipotenciários lançaram termo, no verso do *Mapa das Cortes*, fazendo esclarecimentos sobre o desenhado no mapa.

Estavam, pois, os «comissários inteligentes» com a documentação necessária ao início dos trabalhos.

Duas comissões foram criadas, a do Sul e a do Norte, cada uma delas subdividida em três **partidas**.

Coube a chefia da Comissão do Sul, por Portugal, ao Governador e capitão-general da Capitania do Rio de Janeiro Gomes Freire de Andrade, depois Conde de Bobadela (agraciado em 1758), enquanto Gaspar Tello y Espinosa, Marquês de Valdelirios, representava a Espanha.

A primeira **partida** deveria iniciar seus trabalhos nos Castilhos Grandes e levaria a demarcação até o rio Ibicuí, sendo os demarcadores portugueses chefiados pelo Coronel Michelangelo (Miguel Ângelo) Blasco e os espanhóis pelo capitão-de-navio D. Juan de Echeverria.

Na segunda **partida**, encarregada do trecho rio Ibicuí-rio Igurei, o grande nome era o coronel José Fernandes Pinto Alpoim.

Finalmente, a terceira **partida** do Sul alcançaria o rio Jauru onde concluiria a tarefa, sob o comando do mais prolífico cartógrafo do Brasil Colonial, o sargento-mor José Custódio de Sá e Faria, que teria como

⁵¹ *Id., ibid.*, pp. 469 e 474.

⁵² CORTESÃO, Jaime. *Op. cit.* na nota 23, pt. V.

astrónomo outro grande nome, Michele (Miguel António) Antonio Ciera, destacando-se entre os espanhóis D. Manoel Antonio de Flores e o segundo comissário tenente-de-fragata Atanasio Varanda.

Aos 18 de Outubro de 1752 tiveram Gomes Freire e Valdelirios a primeira conferência solene, após a qual se iniciaram os trabalhos demarcatórios da primeira **partida**, sendo colocado próximo aos Castilhos Grandes (*punta del Marco*) o primeiro padrão (Dezembro de 1752); no entanto, logo em Março seguinte, os tristes sucessos das chamadas Guerras Guaraníticas interromperam a marcha desta **partida**. Só em Maio de 1758 ela seria retomada, já com o tenente-coronel José Custódio de Sá e Faria chefiando a comissão portuguesa, enquanto o capitão-de-navio D. Juan de Echeverria era o primeiro-comissário espanhol.

Aos três de Julho de 1759, na «forquilha do Ibicuí», foram encerrados os trabalhos desta **partida**.

Os mesmos sucessos bélicos que interromperam a acção da primeira **partida** impediriam a da segunda, cujos levantamentos e demarcações só puderam ter início em Janeiro de 1759. O coronel Alpoim actuou como primeiro-comissário português, enquanto do lado espanhol fazia-o D. Francisco de Arguedas, sendo o alferes-de-navio D. Francisco Millau y Maraval o segundo-comissário.

Em Dezembro de 1759, embora deixando alguns pontos pendentes, foram concluídos os trabalhos demarcatórios.

Das três **partidas**, a única que não foi directamente afectada pelas Guerras Guaraníticas foi a terceira, principiada em Novembro de 1753 e concluída em Dezembro de 1754, chegando os demarcadores de volta a Assunção (Paraguai) em Janeiro de 1755.

É de inteira justiça que, antes de ser encerrado este rápido estudo da Comissão de Demarcação do Sul, sejam recordados, além dos já citados, os nomes de alguns outros cartógrafos e geógrafos que nos legaram importantes mapas, levantados durante os trabalhos de limites, como Manuel Vieira Leão, Manoel Pacheco de Cristo, Jean-Benoit (João Bento) Python, D. Ignacio de Mendizabal y Vildósola, D. Alonso Pacheco Solis e André Vaz Figueira.

Para comissários principais da Comissão do Norte a escolha recaía, por parte de Portugal, no Governador do Maranhão e Grão Pará, capitão-de-fragata Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal (no cargo desde 1751), nomeado primeiro-comissário em 30 de Abril de 1752 e por parte da Espanha, no capitão-de-navio, logo depois chefe-de-esquadra, D. José de Iturriaga, que fora gerente da Companhia Guipuscoana em Caracas e tinha, destarte, parcial experiência pessoal na região a ser demarcada.

Como vimos, também esta comissão estava distribuída em três **partidas**, às quais caberiam demarcar respectivamente:

Primeira **partida** — descendo, com as outras duas, o rio Negro, iniciaria seus trabalhos na desembocadura do rio Javari, continuando pelo Solimões (rio das Amazonas ou *Marañon*) até à boca mais ocidental do rio Japurá, pelo qual subiria (a fronteira ficaria no meio do rio) até à sua cabeceira e, dali em diante, pelo seu formador que mais se aproximasse no rumo norte, até encontrar o alto da cordilheira dos montes «que medeiam entre o rio Orenoco e o das Amazonas», prosseguindo pelo cume deles para oriente «até onde se estender o domínio de uma e outra monarquia».

Segunda **partida** — os comissários desciriam o rio Madeira, observando a posição da sua confluência com o Solimões e iriam até à foz do Mamoré, onde fariam idêntica observação; isto posto, calculariam o ponto médio do curso do rio Madeira, onde seria colocado um marco. Na sequência, avançariam para ocidente, assinalando, em todos os cursos de rios encontrados, as coordenadas do ponto médio do Madeira, até atingirem o rio Javari; destarte, a fronteira seria um paralelo entre o dito ponto médio do rio Madeira e o Javari, pelo qual continuaria, rio abaixo, até o rio das Amazonas, por este prosseguindo até à boca mais ocidental do Japurá.

Terceira **partida** — os demarcadores partiriam da boca do rio Mamoré e subiriam o Guaporé, limite entre as duas coroas, até à confluência com o rio Sararé, de onde buscariam a desembocadura do rio Jauru na «lagoa dos Xarais», se entre os ditos pontos encontrassem outros rios ou acidentes naturais que mais comodamente servissem de limites, deveriam utilizá-los.

A comissão espanhola foi organizada, em Cádiz, tendo a chefia-la Iturriaga, com três comissários para auxiliá-lo, o coronel Eugénio de Alvarado, o capitão-de-navio António de Urrutia e o capitão-de-fragata José de Solano, (primeiro, astrónomo) mais o astrónomo Padre Francisco Xavier Haller, geógrafo, desenhadores, o botânico Pedro Leofling (discípulo de Lineo), médicos e todo o pessoal indispensável, incluindo numerosa criadagem.

Na fragata «Purísima Concepción» (a «Veneziana») e no navio «Santa Ana» (este, da Companhia de Caracas) partiu a comissão, de Cadiz, em 15 de Fevereiro de 1754, alcançando Cumaná aos 9 de Abril seguinte⁵¹.

Obviamente, a partida de Iturriaga pôs Mendonça Furtado a caminho; largou ele de Belém em 2 de Outubro de 1754 e, 88 dias após, alcançou Mariuá (actual Barcelos, no rio Negro), onde se deveriam encontrar os comissários. Nas 25 canoas utilizadas embarcaram nada menos de 796

⁵¹ RAMOS, Demetrio. *El Tratado de Límites de 1750 y la Expedición de Iturriaga al Orinoco*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1946. trata-se do mais completo estudo respeitante à expedição de Iturriaga.

peessoas, entre elas quase todas as que, na frota do Maranhão (de 1753) haviam sido enviadas do reino para tomarem parte na demarcação: Padre Ignácio Semarioni, Sargento-mor Sebastião José da Silva, Capitão João André Schwebel, ajudantes Felipe Sturm e Adão Leopoldo de Breuning.

Naquela frota vieram ainda o Dr. João Ângelo Brunelli, o capitão Gaspar Geraldo de Gronsfeld, o capitão Gregório Rebelo Rodrigues Camacho, o ajudante Henrique António Galuzzi e o tenente Manoel Gotz, mais o depois famosíssimo arquitecto António José Landi.

Tendo preparado Mariuá o melhor que lhe foi possível para receber os «castilhanos», como lhes chamava Mendonça Furtado, por eles aguardou até 1758; no período, teve que viajar a Belém para assegurar a ordem local, tumultuada pelas leis da liberdade dos índios, tomou numerosas e eficazes medidas administrativas, promoveu excelentes levantamentos cartográficos, especialmente o notável «mapa Hidrografico dos rios Amazonas e Negro» (1754), executado com observações astronómicas efectuadas pelo padre Semarioni, o primeiro mapa do rio Amazonas desenhado com coordenadas astronómicas, e a criação da Capitânia de São José do Javari (depois do Rio Negro, 1755). Cansado e doente, retirou-se para Belém, de lá seguindo para o Reino (3 de Março de 1759). No governo ficou Manoel Bernardo de Melo e Castro e, para substituí-lo como primeiro-comissário, foi nomeado o Governador e capitão-general de Mato Grosso, D. António Rolim de Moura.

Àquela altura, apagar das luzes de 1759, finalmente aproximavam-se do rio Negro os demarcadores espanhóis, tentando trazer os índios locais para sua parcialidade, e, por isso, provocando protesto do governador Melo e Castro, que aguardava D. António Rolim.

A Mariuá (Barcelos) chegou, enfim, o sargento Francisco Fernandes de Bobadilla, anunciando a marcha de D. José de Iturriaga, pelo que foi despachado correio para Mato Grosso, disto informado D. Rolim.

Retirando-se Bobadilla, Melo e Castro enviou a Iturriaga o tenente-coronel Gabriel de Sousa Filgueiras, para informar-lhe de que Rolim de Moura levaria, pelo menos, um ano para vir do Mato Grosso a Barcelos! O esforço, se houvesse sido feito, seria inútil; em Agosto de 1759 faleceu Fernando VI e tudo ficou em suspenso. Ainda naquele ano foram iniciadas as gestões para a anulação do Tratado de Madrid, o que veio a concretizar-se em 12 de Fevereiro de 1761, quando o Tratado do Pardo deu por findo aquele primeiro e magnífico esforço para a demarcação de limites entre os territórios sul-americanos de Espanha e Portugal²⁴.

²⁴ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Op. cit.* na nota 7, t. 2. O tema é largamente desenvolvido nesta obra fundamental.