ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS
2004

VOLUME XXXIV



MEMÓRIAS

VOLUME XXXIV

LISBOA – 2004

ÍNDICE

CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2004 VII

VIDA ACADÉMICA IX

ANEXOS

A. 8.ª EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

«O Mar e os Motivos Marítimos» XIII

Premiados

B. SESSÕES DA ACADEMIA

– Separatas XV

– Comunicações não publicadas XVIII

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA 2004*

Presidente:
Contra-Almirante ECN *Rogério Silva Duarte Geral d'Oliveira* (até 7 JAN)
Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti (desde 7 JAN)

Vice-Presidente e Presidente da Classe de História Marítima:
Dr. *Fernando J. Castelo Branco Chaves*** (até 12 OUT)

Vice-Presidente e Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências:
Professora Doutora *Raquel Soeiro de Brito*

Secretário Geral:
Capitão-de-Mar-e-Guerra *José Henriques F. Cyrne de Castro*

Secretário da Classe de História Marítima:
Dr. *João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca*

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências:
Capitão-de-Mar-e-Guerra *José Manuel Malhão Pereira*

* Eleição na Assembleia dos Académicos de 06 NOV 03, homologada em 13 NOV 03 pelo Alm. CEMA (OA1 49/26-11-2003).
**Exonerado a seu pedido em 12 OUT 04.

VIDA ACADÉMICA
2004

Os corpos estatutários eleitos para o mandato 2004/2006 tomaram posse em 7 de Janeiro, na Academia de Marinha com a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu.

O presidente cessante, C/Alm. (ECN) Rogério da Silva Oliveira que exerceu o cargo durante 18 anos, passou o testemunho ao V/Alm. António Emílio Ferraz Sacchetti.

A cerimónia foi muito concorrida e teve o seu ponto alto, com a imposição ao presidente cessante, pelo Alm CEMA, da medalha de Cruz Naval de 1.ª classe, conferida pelo elevado brilho que sempre emprestou na superior condução das iniciativas da Academia de Marinha e pela continua dedicação.

A sessão, decorreu nas novas instalações da biblioteca da Academia, recentemente inaugurada, no âmbito das comemorações dos 25 anos da Instituição tendo-lhe sido dado o nome do V/Alm. Teixeira da Mota.

O período do mandato do Alm. Rogério de Oliveira, correspondeu à consolidação de actividade de Academia, para que muito contribuiu passar a dispor de instalações próprias criando condições para incrementar iniciativas e diversificar actividades que passaram a ser uma rotina académica:

– Simpósio de História Marítima (de 2 em 2 anos).

- Exposição de Artes Plásticas «O mar e motivos marítimos», que alternam com a realização dos 2 Simpósios.

– Concursos literários e de investigação, para a atribuição dos prémios «Alm. Sarmento Rodrigues» e «Alm. Teixeira da Mota», ocorrendo em anos alternados.

– Iniciou-se a publicação da História de Marinha Portuguesa, planeada pelo confrade CMG Saturnino Monteiro, tendo entretanto sido editados cinco volumes e estando encomendados mais três.

– Realizou-se e completou-se o projecto de História Oral, com a finalidade de recolher os depoimentos dos intervenientes nos 3 teatros de operações em que se desenrolou a guerra do Ultramar, não tendo este trabalho sido publicado para salvaguardar o carácter reservado de alguns depoimentos.

No decorrer do ano, o Chefe do Estado-Maior da Armada, voltou à Academia para presidir às seguintes sessões:

27 JAN – Entrega do prémio Alm. Sarmento Rodrigues/2003 atribuído ao membro associado Dr.ª Kioko Koiso (Japão). Nesta sessão foi imposta a insignia da Medalha de Cruz Naval ao membro emérito Cor. Nuno Valdez dos Santos, e lançado o 2.º volume da obra de sua autoria «APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DE MARINHA PORTUGUESA».

31 MAI – Comemoração do 150.º aniversário do nascimento do Comandante Wenceslau de Morais, sessão para que foi convidado o embaixador do Japão Dr. Suichiro Hamanaka.

26 OUT – Inauguração da 8.ª Exposição de Pintura e modelismo naval «O mar e motivos marítimos», que foi antecedida pelo lançamento do livro «O porto de Lisboa e Bloqueio Continental 1806-1812» do Dr. António Alves Caetano.

17 NOV – Comemorações do Dia do Mar, em que impôs a Comenda da Ordem de Santiago de Espada ao capitão-de-mar-e-guerra António Estácio dos Reis, que apresentou a comunicação «QUATRO (DOS) PILARES DA EXPANSÃO PORTUGUESA».

Nesta sessão o Prof. Doutor João Moreira Freire apresentou a comunicação «Aspectos sociológicos de Marinha e de sua relação com a sociedade portuguesa: valores, normas e mudança social».

Em 24 MAR, a bordo da fragata «D. Fernando II e Glória» fez-se o lançamento do livro, do membro associado (Japão) Dr.ª Kioko Koiso (Prémio Sarmento Rodrigues/2003) «MAR, MEDO E MORTE; ASPECTOS PSICOLÓGICOS DOS NAUFRÁGIOS NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA, NOS TESTEMUNHOS INÉDITOS E NOUTRAS FONTES».

Apresentaram o livro o Professor Doutor Contente Domingues e o CMG Malhão Pereira.

O Almirante CEMA, fez-se representar pelo Presidente da Academia de Marinha V/Alm. António Emílio Ferraz Sacchetti.

A Academia de Marinha participou ainda na Exposição Comemorativa do Dia de Marinha, que teve lugar em Viana do Castelo de 19 a 23 de Maio.

Das 21 sessões culturais realizadas na Academia, não se publicam três comunicações, duas por não terem sido fornecidos os textos e a outra por ter sido publicado o livro «A DESCOBERTA DO MUNDO PELA CHINA, SEGUNDO MENZIES – comentários».

Em 12 OUT e 15 NOV, reuniu-se o júri para atribuição do prémio «Almirante Teixeira da Mota/2004» a que concorreram seis trabalhos (nacionais e estrangeiros).

O prémio foi atribuído ao trabalho do Comte. Luís Sardinha Monteiro, «DESIGNING CONFIGURING AND VALIDATION THE PORTUGUESE DGPS NETWORK».

A Assembleia dos Académicos reuniu-se em 23 de Novembro.

Devido a um lapso no encaminhamento da representação do Prof. Doutor Veríssimo Serrão, foram anulados os resultados eleitorais.

A Assembleia dos Académicos vai ser novamente convocada para esse efeito.

Na sessão de 9 NOV, o académico de mérito Cor. Nuno Valdez dos Santos apresentou a comunicação «Recordando um amigo e um, mestre: O professor Charles Boxer», e procedeu-se ao lançamento do livro «DIÁLOGO COM A AFRICANIDADE NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA» (prémio «Almirante Teixeira da Mota/2002)».

Na apresentação do livro interveio a autora e o presidente da Comissão Cultural de Marinha, C/Alm. Leiria Pinto.

ANEXO A

8.ª EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

«O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS»

26 de Outubro a 06 de Novembro de 2004

PRÉMIOS E DIPLOMAS

PINTURA

PRÉMIO

GAFANHA DA NAZARÉ.....Correia Pinto

MENÇÕES HONROSAS

ROTA DA SEDA.....Carlos Resende
NAVIO DE PASSAGEIROS GAVIÃO I.....Fernando Lemos Gomes

MODELISMO NAVAL

PRÉMIO (Não atribuído)

MENÇÕES HONROSAS

LANCHA BOMBARDEIRA.....Marcelino Gouveia Marques
OSSADA DE UMA CHALUPA DE PESCA.....Carlos Montalvão

ANEXO B

SESSÕES DA ACADEMIA EM 2004

A. SEPARATAS

A numeração romana corresponde à ordem cronológica da comunicação/ /ciclo de conferências.

I	IMPOSIÇÃO DA MEDALHA DA CRUZ NAVAL DE 1.ª CLASSE ao C/ALM ECN ROGÉRIO S. D'OLIVEIRA *Alm. Francisco Torres Vidal de Abreu* TOMADA DE POSSE DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS (Triénio 2004-2006) *V/Alm António Ferraz Sacchetti*	7 JAN	1
II	A ÁGUA – FONTE DE COOPERAÇÃO E CONFLITOS *Carlos Matias Ramos* – Entrega do prémio «ALM. SARMENTO RODRIGUES /2003» – **«APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA»** (sob a égide de D. Pedro 1667-1706) Lançamento do 2.º volume da obra *Nuno Valdez dos Santos*	27JAN	17
III	OBRAS PÚBLICAS EM GOA DO SÉC. XVI AO XVIII *Pedro Gonçalves Dias*	17FEV	47
IV	HISTÓRIA TRÁGICO - MARÍTIMA: FACTOS REVELADOS EM DOCUMENTAÇÃO INÉDITA *Kioko Koiso*	2MAR	81
V	L'EXPÉDITION RUSSE CIRCUMANTARCTIQUE DE BELLINGSHAUSEN ET LAZAREV (1819-1821) *François Carré*	23MAR	107
	– LANÇAMENTO, NA FRAGATA «D. FERNANDO II E GLÓRIA», DO LIVRO **«MAR, MEDO E MORTE: ASPECTOS PSICOLÓGICOS DOS NAUFRÁGIOS NA HISTÓRIA TRÁGICO-**	30MAR	135

	MARÍTIMA, NOS TESTEMUNHOS INÉDITOS E NOUTRAS FONTES» *de Kioko Koiso, apresentado por Francisco Contente Domingues* **(Sem texto)** *José Manuel Malhão Pereira*	30MAR	135
VI	TÉCNICAS DE NAVEGAÇÃO PRÉ-GAMICA NO ÍNDICO *José Manuel Malhão Pereira*	20ABR	141
VII	AS FORTIFICAÇÕES DOS AÇORES NO CONTEXTO DA POLITICA DE DEFESA DO ATLÂNTICO, NOS FINAIS DO SÉC. XVI *Avelino de Freitas Menezes* **(Sem texto)**	27ABR	173
VIII	O PADRE MANUEL TEIXEIRA - *Isáu Santos*	25MAI	175
IX	ARMANDO MARTINS JANEIRA – UM PIONEIRO INVULGAR E UM EXEMPLO A SEGUIR *João Paulo de Oliveira e Costa / Suichiro Hamanaka / /Fernando Reino*	31MAI	185
X	AS PRIMEIRAS VIAGENS DE TRAVESSIA MARÍTIMA DE ATLÂNTICO SUL *José Nicolau de Sousa Tudela*	15JUN	209
XI	A «ESTRADA DO MAR» E AS MATRIZES EDUCACIONAIS DA EXPANSÃO PORTUGUESA *João Abel da Fonseca*	29JUN	231
XII	GOA CONTEMPORÂNEA: ENTRE O LEGADO PORTUGUÊS E O CONTEXTO INDIANO *Constantino Xavier*	6JUL	269
XIII	A ILHA DE MOÇAMBIQUE E A ROTA DO CABO (1640-1668) *Rui da Costa Pinto*	13JUL	291
XIV	A PARTICIPAÇÃO DA ARMADA PORTUGUESA NAS DIVERSAS RELAÇÕES COM O NORTE DE ÁFRICA (SÉCULOS XVIII E XIX) *Eva Maria Von Kemnitz*	21SET	323
XV	ANTÓNIO PUSICH, CHEFE DE ESQUADRA E GOVERNADOR DE CABO VERDE *Eduardo Arantes e Oliveira*	12OUT	357

XVI	O MAR E MOTIVOS MARITIMOS - VIII EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS / LANÇAMENTO DO LIVRO **«O PORTO DE LISBOA E O BLOQUEIO CONTINENTAL (1806-1812)»** António Alves Caetano / António Sacchetti	26OUT	381
XVII	ISABEL, A CATÓLICA E OS DESCOBRIMENTOS *João Paulo Oliveira e Costa* **(Sem texto)**	2NOV	393
XVIII	LANÇAMENTO DO LIVRO: **«DIÁLOGO COM A AFRICANIDADE NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA»** de *Dulce Gonçalves* apresentado, por *Leiria Pinto* – RECORDANDO UM AMIGO E UM MESTRE: O PROFESSOR CHARLES BOXER *Nuno Valdez dos Santos*	4NOV	395
XIX	**DIA DO MAR** – QUATRO (DOS) PILARES DA EXPANSÃO PORTUGUESA *Estácio dos Reis* – ASPECTOS SOCIOLÓGICOS DA MARINHA E DA SUA RELAÇÃO COM A SOCIEDADE PORTUGUESA: VALORES, NORMAS E MUDANÇA SOCIAL *João Moreira Freire*	17NOV	427
XX	A DESCOBERTA DO MUNDO PELA CHINA SEGUNDO MENZIES - COMENTÁRIOS *Jin Guo Ping / José Manuel Malhão Pereira**	7DEZ	483
* Não foi publicada separata, nem o texto foi incluido nas Memórias, por ter sido editado em livro, pela Academia de Marinha, em 2006, com o seguinte titulo **«NAVEGAÇÕES CHINESAS NO SÉCULO XV – REALIDADE OU FICÇÃO»**			485
XXI	OS NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL DURANTE O REINADO DE FILIPE II *Augusto Alves Salgado*	14DEZ	487

B. COMUNICAÇÕES NÃO PUBLICADAS

	«MAR, MEDO E MORTE: ASPECTOS PSICOLÓGICOS DOSNAUFRÁGIOS NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARITIMA, NOS TESTEMUNHOS INDÉDITOS E NOUTRAS FONTES», Apresentação do livro por *Francisco Contente Domingues*	30MAR
VIII	AS FORTIFICAÇÕES DOS AÇORES NO CONTEXTO DA POLITICA DE DEFESA DO ATLANTICO NOS FINAIS DO SÉC. XVI *Avelino de Freitas Menezes*	27ABR
XVII	ISABEL, A CATÓLICA E OS DESCOBRIMENTOS *João Paulo Oliveira e Costa*	2NOV

ACADEMIA DE MARINHA

IMPOSIÇÃO DA MEDALHA DA CRUZ NAVAL DE 1.ª CLASSE AO C/ALM ROGÉRIO S. D' OLIVEIRA

TOMADA DE POSSE DOS CORPOS ESTATUTÁRIOS TRIÉNIO 2004-2006

ROGÉRIO S. D' OLIVEIRA
FRANCISCO TORRES VIDAL DE ABREU
ANTÓNIO FERRAZ SACCHETTI

LISBOA – 2004
I

O Almirante CEMA, deslocou-se à Academia de Marinha, para presidir à cerimónia da tomada de posse dos Corpos Estatutários para o triénio 2004/2006. Alterou o programa, e iniciou a sessão com a leitura do despacho e imposição das insígnias da Medalha de Cruz Naval de 1.ª Classe ao Presidente da Academia de Marinha cessante, Contra-Almirante ECN ROGÉRIO SILVA DUARTE GERAL D' OLIVEIRA.

CONDECORAÇÃO COM A MEDALHA DA CRUZ NAVAL DE 1.ª CLASSE DO C/ALM (ECN) ROGÉRIO S. D' OLIVEIRA

Por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, de 9 de Dezembro de 2003:

O contra-almirante ROGÉRIO SILVA DUARTE GERAL D' OLIVEIRA deixa hoje o cargo de presidente da Academia de Marinha que exerceu, desde 1986. com inegável brilho e distinção.

Ao longo deste período, desenvolveu, o contra-almirante ROGÉRIO D' OLIVEIRA, um notável e diversificado trabalho que mereceu o devido e particular destaque, em citação própria e oportuna. Mais recentemente, chamou a si a responsabilidade da realização do Simpósio «O Mar no Futuro de Portugal», sabendo mobilizar múltiplos interesses e vontades na busca de soluções para os problemas emergentes da condição marítima portuguesa e, simultaneamente. estimular o nobre objectivo de voltar a conferir consciência marítima à identidade da Nação. O nível a que se desenrolou o simpósio, reconhecidamente um sucesso, veio novamente confirmar as suas capacidades de sempre reconhecidas, de eloquência, mobilização, determinação, competência, dedicação e entrega às causas do Mar.

Por tudo isto, foi com inteira justiça que, os inestimáveis serviços que prestou, como presidente da Academia de Marinha, foram já considerados de extraordinários, relevantes e distintíssimos. Mas, também é verdade que a sua carreira de uma vida, nesta ocasião de virar de página para uma nova realidade, merece ser devidamente contemplada, agora pelo que se reflectiu em significativo contributo para a eficiência, prestígio e cumprimento da missão da Marinha.

Assim, pelo elevado brilho que sempre emprestou na superior condução das iniciativas da Academia de Marinha e pela continuada dedicação, é com grato prazer que concedo, ao contra-almirante Engenheiro Construtor Naval ROGÉRIO SILVA DUARTE GERAL D' OLIVEIRA, ao abrigo do disposto no artigo 27.° do Regulamento da Medalha Militar, a Medalha de Cruz Naval de 1.ª Classe, por considerar ser este um dos casos em que o conceito subjacente à criação desta medalha tem plena aplicação.



IMPOSIÇÃO DA MEDALHA DA CRUZ NAVAL DE 1.ª CLASSE AO C/ALM (ECN) ROGÉRIO S. D' OLIVEIRA

Palavras do C/Alm. Rogério S. d' Oliveira na sequência da condecoração concedida pelo Alm. CEMA na cerimónia de 07 de Janeiro de 2004.

Senhor Almirante CEMA

O gesto que V. Exa. acaba de me dedicar deixa-me, como é óbvio, num estado de profunda emoção e confusão, não só pela surpresa mas pelo significado que representa na minha carreira naval.

Já estou habituado a situações inesperadas mas confesso que esta me causa grande embaraço. Enquanto escutava a leitura do louvor, de facto eu não o ouvia, empenhado interiormente a pensar como iria safar-me desta «rascada».

Ainda não há dois anos, em cerimónia semelhante à de hoje, designadamente na surpresa, presidida pelo vosso antecessor, o Almirante Vieira Matias, aqui presente e que cumprimento, lembro-me de ter tido um desabafo em que afirmei que, após uma longa carreira na Marinha jejuando em verdadeiras distinções, a condecoração que nessa altura me foi concedida me caira na fraqueza.

Ora, Senhor Almirante, hoje já não estou em jejum, e no entanto o efeito da distinção que me acaba de ser conferida é o de me deixar sem pinga de sangue.

Naturalmente que tenho de recorrer às minhas forças interiores, mas receio que nem o pragmatismo de engenheiro nem a têmpera de marinheiro, virtudes que me orgulho de possuir em algum grau, não sejam suficientes para que as minhas palavras estejam à altura do gesto de V. Exa.

Não podendo pôr em causa o sentido de justiça do Alm. CEMA, tenho de concluir, com alguma imodéstia, que V. Exa. apreciou, na minha acção à testa da Academia de Marinha, algum merecimento o que muito me lisonjeia. Porém, o facto de V. Exa., para o revelar, escolher este local que me é tão grato e este momento em que deixo a presidência da Academia e simultaneamente a Marinha, ou melhor a actividade regular na Marinha (a Marinha não se deixa, ela está no coração) esse facto transcende e engrandece o significado do louvor e galardão com que V. Exa. me distinguiu. E esta honra, deve-se justamente à vossa generosidade, a que expresso a minha sincera gratidão.

Já que estou no uso da palavra e estamos reunidos num acto de futuro, permita-me Senhor Almirante, que me dirija por breves momentos ao meu sucessor.

Estou certo de que a Academia de Marinha vai entrar no 2.º quartel da sua vida com novo impulso de engrandecimento e prestígio, no desenvolvimento das ciências e cultura marítimas. São garantia disso a estatura intelectual, científica e cultural, e o reconhecido prestígio dentro e fora da Marinha do novo presidente, o V/Alm. António Ferraz Sacchetti. Mas também é garantia desse sucesso o potencial do elenco que o rodeia, de colaboradores de confirmado mérito.

Pela minha parte, já dei para tanto um pequeno contributo: deixei-lhe alguns projectos por terminar e outros tantos trabalhos para iniciar, se, claro está, o novo Presidente assim o entender.

Formulo sinceros votos pelos mais lustrosos êxitos no novo mandato, em prol do culto do mar e do desenvolvimento da cultura marítima.

Neste último mês de Dezembro, com o aproximar da data limite do meu mandato, recebi, de vários quadrantes da Marinha e do exterior, inúmeras demonstrações de respeito, consideração e amizade, que muito me honraram e desvaneceram. Em particular as manifestações genuínas de afecto dos meus colaboradores na Academia de Marinha, que me enterneceram até às lágrimas.

E todas estas demonstrações tiveram hoje como ponto culminante o gesto de V. Exa., que me sidera de honra e emoção.

Por isso não hesito em afirmar que, tivesse eu adivinhado este glorioso desfecho da minha carreira naval, ter-me-ia ido embora mais cedo. E sabe V. Exa. porquê? Porque teria mais tempo para recordar este momento alto da minha vida de marinheiro.

CERIMÓNIA DE TOMADA DE POSSE DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÉNIO 2004/2006

Discurso proferido pelo ALM CEMA Francisco Torres Vidal de Abreu em 07 de Janeiro de 2004.

Ex.mo Senhor Presidente e
Ex.mos Membros do Conselho Académico da Academia de Marinha
Ex.mos Senhores Oficiais Generais
Prezados Académicos
Distintos Convidados

Cerimónia

Aproveito o início desta minha breve intervenção para saudar cordialmente todos os presentes, formulando votos de um Feliz Ano de 2004.

É com grato prazer que inicio este novo ano na Academia de Marinha a presidir à passagem de testemunho do Presidente e dos restantes titulares dos cargos que estatutariamente vinham ocupando.

Por ter sido o ano transacto o ano das bodas de prata da Academia e de intensas e significativas iniciativas, como foi o caso do Simpósio «O Mar no Futuro de Portugal», a presente cerimónia reveste-se de redobrada importância. Sobressai também o facto dela coincidir com o encerrar de um ciclo de gestão profundamente personalizada, baseada no elevado brilho que lhe foi conferido pelo Presidente cessante ao longo de quase 18 anos, na confiança que soube merecer dos seus confrades e, sobretudo, no apoio que soube conquistar dos vários Chefes do Estado-Maior da Armada com que trabalhou.

Passado

O essencial do que havia a ser dito sobre o contra-almirante Rogério D' Oliveira ficou claramente expresso no louvor e medalha que lhe acabo de impor. Resta-me reiterar o merecido elogio a quem fez e deixou obra. As características pessoais e as qualidades profissionais não bastam para a consecução de objectivos. Há que associar forte determinação e enorme empenho para a concretização de trabalho. E o contra-almirante Rogério D' Oliveira deixa indiscutivelmente trabalho feito.

E este facto reforça-me a convicção de que a solução de gestão encontrada para a Academia de Marinha, no respeito pela sua génese e das razões arquitectadas pelos seus fundadores, tem o enquadramento certo. Faço esta afirmação aqui e agora, porque sei que para o senhor almirante tal afirmação acaba por constituir um elogio. E faço-o, também, porque poderiam ter ficado dúvidas da sua alocução na sessão solene comemorativa do 25.º aniversário, ao comparar: o governo da AM ao governo de uma nau, que em vez de navegar no mar largo onde o comandante tem liberdade de acção, está constrangida a singrar no mar litoral, i.e., junto à costa, com fundos baixos e escolhos, em áreas confinadas e outras limitações quando questionou se a Academia de Marinha era organismo ou instituição livre? E recordo-me que concluiu, e bem, que era as duas coisas, pese o paradoxo.

Obviamente que a AM, com a assumida autonomia científica, tem liberdade de todas as navegações em todas as águas. Como também é verdade que a directa dependência do CEMA lhe dá o abrigo de porto seguro. E mesmo em situações de borrasca, a presença de um porto próximo ou mesmo de uma costa dão tranquilidade à navegação mesmo que se decida rumar ao largo.

Senhor almirante Rogério D' Oliveira. Termino esta alusão com uma interrogação e um desejo. A interrogação está ligada à dúvida que me fica se alguma vez teria gostado de navegar em mar chão. O desejo vai para o merecido descanso em usufruto do calor familiar. Faço votos de um grande futuro sempre activo como é seu timbre e recordo a sua notável virtude de sinceridade no culto do mar e no amor à Marinha.

Futuro

Volto-me agora para o presente e para o futuro.

Homologuei em 13 de Dezembro de 2003 a relação dos titulares dos cargos estatutários para o triénio 2004-2006, eleitos na Assembleia de Académicos de 06 de Novembro.

Mais uma vez, salientando a liberdade de navegação que a Academia detém, quero congratular-me, em nome da Marinha, com os resultados da eleição efectuada. A Marinha acolheu com satisfação a acertada decisão dos membros eleitores, dando assim voto de confiança a um conjunto de personalidades que, na senda dos seus antecessores, exibem a linhagem de garantia dos maiores sucessos e de elevada qualidade no futuro da Academia de Marinha.

Tenho a convicção que a Academia vive de personalidades, é certo, mas também, e essencialmente de equipas. Aos que cessaram funções o meu reconhecimento público pelo trabalho desenvolvido; aos que hoje tomam posse os meus sinceros parabéns e votos dos maiores sucessos.

Permitam-me uma palavra muito especial para o novo Presidente da Academia de Marinha, almirante Ferraz Sacchetti.

A equipa que o acompanha é de elevadíssima craveira e juntos saberão prestigiar este órgão de natureza cultural da Marinha, ao qual incumbe promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as ciências, as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas.

As suas qualidades são reconhecidamente exemplo e referência não apenas no mundo académico, mas em toda a Marinha. A sua dedicação permanente e de grande entrega às causas da Marinha e o prestígio que detém na comunidade científica através de sólido e sustentado valor de conhecimentos nas áreas da história, das relações internacionais e da estratégia, propiciam o perfil adequado para os novos desafios que se antevêem para Academia de Marinha.

Senhor Almirante, a Marinha tem já uma dívida de gratidão para consigo pelo prestígio que soube ganhar como pessoa e que, altruisticamente, nunca regateou associar à Marinha. Por isso, na companhia dos seus vice-presidentes, secretário-geral e vice-secretários antevejo a continuação das maiores realizações, agora assumidas colectivamente mas em que as suas qualidades pessoais estarão sempre presentes.

Orientações

A vertente cultural é um domínio de fundamental valor na ligação da Marinha à sociedade portuguesa, privilegiando iniciativas que visem enriquecer, preservar e divulgar o património cultural, histórico ou artístico da Marinha, mas também numa visão do uso do Mar que não deve ignorar o passado, deixar de viver o presente ou esquecer a perspectiva de futuro. A afirmação pública desta área surge assim, como um meio privilegiado de uma outra montra externa da Marinha conduzindo ao estreitamento da cooperação com as comunidades académicas, científicas e culturais da sociedade civil.

O meu apoio a esta área e em particular à Academia de Marinha é inequívoco. A minha presença assídua na Academia da Marinha e particularmente hoje só pode ter uma leitura – o meu incondicional apoio.

Apoio que se baseia num incentivo constante às suas iniciativas e aos seus corpos dirigentes, observando, porém, o realismo da actual conjuntura e, por conseguinte, merecendo uma ponderada prioridade nos grandes objectivos de Política Naval – modernizar a esquadra e potenciar os recursos humanos.

No presente contexto, incentivo a cativação de mecenas e outros apoios que possam viabilizar actividades que sejam duplamente úteis. Cultura não é só contemplação, mas também serviço e utilidade. Relembraria também, que a autonomia gera obrigações e cria naturalmente compromissos de coordenação com outras áreas para que a vertente cultural da Marinha se projecte para o exterior de forma coerente e organizada.

Finalmente, exorto a Academia a manter-se viva e activa procurando projectos e assuntos que saibam atrair e dinamizar os diversos grupos etários. As academias são tradicionalmente sustentadas em membros de elevada craveira intelectual e científica, o que só se ganha com vivência e experiência acumulada, marca da idade. Mas a aposta no futuro faz-se com os jovens e estes têm que ser atraídos para as matérias que aqui se tratam com um aliciamento natural, sério e motivador. Muito gostaria, pois, que o auditório da AM se viesse a revelar progressivamente mais pequeno face ao aumento da audiência. Era mais uma grande batalha que se tinha ganho. Era mais uma grande vitória desta nossa Academia.

Termino felicitando uma vez mais os eleitos e reiterando os meus votos dos maiores sucessos no interesse da Academia, da Marinha e do País, fazendo pleno uso da sua autonomia, continuando a trabalhar em áreas que embora revisitadas nunca deixem de ser tratadas de forma inovadora, fazendo assim juz à divisa da Academia – Por mares nunca de outro lenho arados...

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS ELEITOS EM 6 DE NOVEMBRO DE 2003 PARA O TRIÉNIO 2004 A 2006

HOMOLOGADO DESPACHO ALM. CEMA 13 NOV 2003

Presidente da Academia de Marinha
Vice-Almirante REF *António Emílio de Almeida Azevedo Barreto Ferraz Sacchetti*

Vice-Presidente (Classe de História Marítima)
Dr. *Fernando José Castelo Branco Chaves*

Vice-Presidente (Classe de Artes Letras e Ciências)
Prof. Doutora *Raquel Soeiro de Brito*

Secretário Geral
C.M.G. REF *José Henriques Cyrne de Castro*

Vice-Secretário (Classe de História Marítima)
Dr. *João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca*

Vice-Secretário (Classe de Artes Letras e Ciências)
C.M.G. REF *José Manuel Malhão Pereira*

TOMADA DE POSSE DO CARGO DE PRESIDENTE DA ACADEMIA E DOS RESTANTES MEMBROS DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS

Discurso proferido na tomada de posse, pelo Presidente empossado Valm. António Ferraz Sacchetti

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.
Ex.mos Senhores Almirante Rogério de Oliveira e Membros do Conselho Académico.
Senhores Almirantes.
Senhores Membros da Academia de Marinha e distintos Convidados
Minhas Senhoras e Meus Senhores.

É para mim uma grande honra, e também um grato prazer, assumir o alto cargo de presidente da Academia de Marinha.

Frequentei com muito interesse, desde a sua criação, as sessões públicas do Centro de Estudos de Marinha, depois as da Academia, e tenho consciência do grande prestigio que a Academia de Marinha alcançou, a nível nacional e internacional, ao longo dos seus 25 anos de existência. Por isso, tenho também perfeita consciência da responsabilidade que acabo de assumir.

Começo por agradecer ao Conselho Académico então presidido pelo Senhor Almirante Rogério de Oliveira, ter entendido propor o meu nome para o cargo de que acabo de tomar posse.

Agradeço também aos membros do Conselho Académico cessante, a disponibilidade com que, pronta, generosa mas desinteressadamente, todos aceitaram o meu convite para integrar a nova lista dos Cargos Estatutários, reduzindo assim as minhas preocupações e permitindo dar um certa continuidade à actividade que, com mérito e dinamismo, vem sendo desenvolvida pela Academia.

Agradeço aos senhores Académicos a forma expressiva como compareceram na Assembleia Geral convocada para a eleição dos membros dos Cargos Estatutários, e a maneira como, através do voto, claramente apoiaram a eleição da lista proposta.

Finalmente, agradeço a Vossa Excelência, senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a sua concordância com a proposta inicial do Conselho Académico, a pronta homologação do resultado do acto eleitoral e ainda o facto de Vossa Excelência ter desejado presidir a este acto de tomada de

posse, o que, se me permite, considero uma manifestação do apreço de Vossa Excelência por este órgão cultural que funciona na sua directa dependência, e um incentivo para os que, comigo, mais directamente serão responsáveis pela actividade a desenvolver no próximo triénio.

Espero sinceramente, senhor Almirante e senhores Académicos, conseguir corresponder à confiança que em mim depositaram e, com a ajuda dos colaboradores mais directos e com a participação de todos Vossas Excelências, continuar a ver o auditório com lotação completa, preenchida por académicos e convidados interessados nos programas que iremos anunciando.

Quero crer que a presença de Vossas Excelências e dos nossos convidados e amigos nesta cerimónia, o que muito sinceramente agradeço, é já uma manifestação do interesse que a Academia de Marinha tem despertado e também um estímulo para todos os titulares que acabam de tomar posse.

Não me compete fazer considerações sobre o passado recente da Academia, pois estou na presença do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de quem a Academia directamente depende, e qualquer consideração minha sobre esta matéria muito brevemente se verificaria ser despropositada.

Quero, no entanto, agradecer ao Senhor Almirante Rogério de Oliveira o interesse, o cuidado e a amizade com que desejou pôr-me a par dos principais assuntos em curso, convidando-me mesmo a pronunciar-me sobre aspectos do programa de actividades que a todos convinha que prosseguisse com um desenvolvimento regular.

Julgo que teria sido Napoleão quem afirmou que aqueles que recorrem a muitas citações têm pouco de seu para transmitir.

Mas como Napoleão nunca compreendeu o valor do poder naval de que dispunha e nem foi capaz de o utilizar, e como depois de ganhar algumas batalhas acabou por perder as guerras em que por duas vezes se envolveu, vou mesmo recorrer a nada menos de quatro citações para expor os objectivos fundamentais que me orientarão no exercício do cargo que passo a desempenhar.

A primeira citação é tirada da notável obra do Comandante Saturnino Monteiro, Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa.

Ao narrar a grande batalha naval em que D. Francisco de Almeida alcançou estrondosa vitória sobre as muito superiores forças navais locais de Diu com forte apoio dos turcos, em 3 de Fevereiro de 1509, o Comandante Saturnino Monteiro termina com o seguinte desabafo:

Se os portugueses não fossem um povo que pouca atenção presta à sua História Marítima é provável que sentissem, em relação à batalha naval de Diu, um sentimento semelhante ao que nutrem os espanhóis por Lepanto, os ingleses pelo Nilo (Ábouklr) ou Trafalgar e os japoneses por Tsushima.

O Comandante Saturnino Monteiro á membro dedicado da Academia de Marinha e a todos nós deverá competir, seguindo o seu exemplo, aprofundar e

divulgar a nossa História Marítima, contribuindo para revigorar a mentalidade marítima do nosso povo.

Portugal concretizou grandes empreendimentos, aparentemente inconcebíveis para a sua dimensão. Portugal pode e deve ser avaliado pelo seu mérito e não pela demografia ou pela área geográfica, por muito importantes que estes factores sejam.

A segunda citação, é uma frase do Almirante americano Stansfield Turner em entrevista concedida ao Almirante britânico Sir James Eberle, em 1985, sobre questões de estratégia naval. Foi um diálogo entre figuras notáveis das duas maiores potências navais de hoje, ambas aliadas de Portugal. Disse o Almirante Turner:

Nós trabalhamos nos Institutos Navais de Guerra, lemos Mahan e Clausewitz, mas ainda não conseguimos encontrar maneira de transformar isso em apoio ao processo de decisão.

As academias e os institutos são órgãos com finalidades muito próximas que, para além do interesse académico, do seu contributo para o nosso desenvolvimento cultural e do prazer intelectual que nos proporcionam, devem ser úteis, no nosso caso, colaborando na resolução de alguns problemas que a Marinha, o Governo ou o País possam ter que enfrentar.

Por vezes poderá ser útil substituir o debate do abstracto pelo tratamento dos problemas.

Julgo que o recente Simpósio especial da Academia sobre O Mar no Futuro de Portugal foi um passo oportuno no sentido correcto.

A terceira citação, tirei-a de uma entrevista concedida pelo filósofo e ensaísta Eduardo Lourenço ao Diário de Notícias, em 29 de Dezembro passado. Disse Eduardo Lourenço:

Portugal... ainda espera muito que seja de fora que lhe continuem a solucionar os problemas. Sempre à espera que as soluções caiam do céu, o que é paradoxal num país que teve uma fase na sua história, talvez muito mitificada, em que não ficava à espera que lhe trouxessem as coisas feitas, ia buscá-las. Fomos por esse Atlântico adiante e pelo Pacífico.

E, no caso do Portugal moderno a que Eduardo Lourenço se refere, deverá ser correcto relacionar este pensamento com a afirmação de Vítor Hugo: As pessoas não têm falta de força; têm falta de vontade.

Talvez. Penso, no entanto, que caímos sistematicamente na elaboração do diagnóstico dos problemas... e ficamos por aí.

Muitas vezes, a apresentação de propostas válidas, pragmáticas, bem fundamentadas, proporcionadas às nossas capacidades mas sem caírem no erro do autocondicionalismo, poderá despertar as vontades e alcançar resultados inesperados.

Se assim não for, continuaremos a ouvir o grito de lamento: Onde estão os intelectuais?

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Minhas Senhoras e Meus Senhores.

Mais do que o meu programa, apresentei o meu propósito. As referências à intenção de procurar prestigiar mais a Academia e de valorizar a sua acção, não contêm qualquer crítica ao passado que, como tive oportunidade de salientar, merece a minha maior consideração. Resultam sim do facto de os valores não terem limites; é sempre possível fazer mais, é importante tentar sempre fazer melhor.

Procurarei exercer o meu mandato com simplicidade, cumprindo com firmeza as minhas responsabilidades estatutárias no respeito pela finalidade para que a Academia foi criada, com consideração pelas opiniões do Conselho Académico, incentivando e apoiando as iniciativas dos senhores Académicos, com o espírito e a vontade de prestigiar a Academia e de bem servir a Marinha e Portugal.

Muito obrigado pela Vossa atenção.

ACADEMIA DE MARINHA

APRESENTAÇÃO

ANTÓNIO FERRAZ SACCHETTI

ENTREGA DO PRÉMIO

«ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES/2003»

LANÇAMENTO DO LIVRO

«APONTAMENTOS PARAA HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA» II VOL

CONDECORAÇÃO DO SEU AUTOR

CORONEL NUNO VALDEZ DOS SANTOS

A ÁGUA-FONTE DE COOPERAÇÃO E CONFLITOS

CARLOS MATIAS RAMOS

LISBOA – 2004

do Presidente, Academia de Marinha VALM António Emílio Ferraz Sacchetti, na sessão de 27 de Janeiro de 2004.

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Ex.mo Senhor Conselheiro de Embaixada, em representação do Senhor Embaixador do Japão
Ex.ma Senhora Secretária-Geral da Academia Portuguesa da História, em representação do Senhor Presidente da Academia Portuguesa da História
Ex.mo Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa
Ex.mos Senhores Almirantes
Senhores Académicos e Senhores Convidados
Minhas Senhoras e meus Senhores

Se ainda muito recentemente Vossa Excelência, senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, se dignou presidir à cerimónia que, como então afirmou, «*coincidia com o encerrar de um ciclo de gestão*», é com muita honra e sincero agrado que o recebemos hoje, senhor Almirante, para presidir à primeira sessão solene do novo ano e também do novo ciclo da vida da Academia de Marinha.

A continuada manifestação de interesse de Vossa Excelência pela Academia e a sua decisão de distinguir dois dos seus académicos eméritos, é para todos nós uma honra, grande incentivo e motivo de muita satisfação.

Muito obrigado, Senhor Almirante.

Agradeço também a presença de Vossa Excelência, Senhor Conselheiro de Embaixada, Doutor Takeuchi.

Foi com agrado que tivemos conhecimento da decisão do júri de atribuir o Prémio «*Almirante Sarmento Rodrigues*» à académica Senhora Doutora Kioko Koiso, pelo seu trabalho «*Mar, Medo e Morte: Aspectos Psicológicos dos Náufragos na «História Trágico-Marítima» em Testemunhos Inéditos e em Outras Fontes*», e não podíamos deixar de convidar o senhor Embaixador do Japão, ou quem o representasse, para assistir à cerimónia de entrega deste prémio.

O Prémio «Almirante Sarmento Rodrigues» tem para a Academia de Marinha um grande significado, pois foi criado para honrar e perpetuar a memória do seu ilustre fundador.

À Senhora Professora Doutora Manuela Mendonça, Secretária-Geral da Academia Portuguesa da História, e ao Senhor Professor Engenheiro Luís Aires-Barros, Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, agradeço a presença nesta sessão que interpreto como manifestação do propósito de dar continuidade à muito boa colaboração que tem havido entre as Instituições que Vossas Excelências representam e a Academia de Marinha.

Aos Senhores Almirantes, Senhores Académicos e Senhores Convidados, muito obrigado pelo brilho e dignidade que Vossas Excelências, acedendo ao nosso convite, concedem a esta Sessão Solene.

Como Vossas Excelências certamente tiveram oportunidade de ver pelo convite, faz parte do programa um razoável número de eventos de muito interesse, e são esses eventos que dão valor a esta Sessão Solene.

As nossas atenções vão estar voltadas para a entrega do prémio à académica Doutora Kioko Koiso, autora da obra que ganhou o concurso, entre dez concorrentes, para a breve exposição sobre o livro que hoje é anunciado e que, mais uma vez, revela a surpreendente capacidade de investigação do senhor Coronel Nuno Valdez dos Santos, para o honroso acto de condecoração deste académico emérito e, por fim, para a conferência que será proferida pelo nosso convidado, o senhor engenheiro Carlos Matias Ramos, Vice-Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Assim, não ocuparei mais tempo. Reitero os meus agradecimentos a Vossa Excelência, senhor Almirante, e aos excelentíssimos convidados... e a Sessão vai prosseguir.

APRESENTAÇÃO DA DRª KIOKO KOISO

PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES/2003

O Secretário-Geral Comte Cyrne de Castro fez a apresentação da Dr.ª Kioko Koiso a quem foi atribuído o prémio V/Alm. Sarmento Rodrigues/2003.

De nacionalidade japonesa a Dr.ª Kioko Koiso é licenciada em Lingua Portuguesa e Estudos Luso-Brasileiros pela Faculdade de Estudos Estrangeiros da Universidade Sofia (Tóquio)

Em 1998 matriculou-se em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, e após 4 anos, defendeu a tese de mestrado com o trabalho intitulado «*Mar, Medo e Morte: aspectos psicológicos dos náufragos na História Trágico-Marítima, e nos testemunhos inéditos*», *título a que acrescentou ... «em outras fontes»*, com que concorreu ao prémio V/Alm Sarmento Rodrigues que conquistou.

É paleografa e traduziu de documentos escritos pelos jesuítas no séc. XVI e XVII existentes no Arquivo Histórico da Cristandade, da Universidade de Sofia (1983-1991), e na Secção dos Documentos Estrangeiros de SHIRYÔ



Entrega do prémio «Almirante Sarmento Rodrigues», à Dr. Kioko Koiso, pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

HENSANJO, (Instituto de Historiografia) da Universidade de Tóquio, aqui desde 1986.

Leccionou a cadeira «A HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES» no Departamento de História da Universidade CHUO (Tóquio), em 2003.

Ganhou um prémio na área de literatura e linguística no Colóquio Jornadas do Mar 2002 «Pedro Nunes. Novos saberes na Rota do Futuro» organizado pela Escola Naval com o trabalho: INTERROGAÇÕES SOBRE A «VERDADEIRA» HISTÓRIA DO NAUFRÁGIO DO GALEÃO GRANDE SÃO JOÃO.

Tem artigos publicados no Boletim da Academia de História da Cristandade emYOKOHAMA no Boletim do Museu Municipa de Nagasaki; e nas Actas das Jornadas do Mar organizada pela Escola Naval em 2000 e 2002.

Além de várias traduções em colaboração com o Prof. João Paulo de Oliveira e Costa e Prof. Doutor Luís Filipe Barreto, sobre temas de história Luso Nipónica, que inclui o relato do «Naufrágio do Galeão Grande São João, de História Trágico Marítima».

Colaborou na Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses em 1998, traduzindo para japonês o livro «CAMÕES, sabes quem é?» de Celina Veiga de Oliveira e Isabel Correia.

IMPOSIÇÃO DO COLAR DA CRUZ NAVAL DE 1.ª CLASSEAO CORONEL NUNO VALDEZ DOS SANTOS, PELO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA ALMIRANTE FRANCISCO ANTÓNIO TORRES VIDAL DE ABREU



LOUVOR

O coronel NUNO VALDEZ DOS SANTOS é o único membro da Academia de Marinha, oficial do Exército, que desde tenra idade se devotou ao estudo da História Marítima, tendo ao longo da sua vida construído um notável arquivo, baseado em diversificadas fontes, que constitui por isso um inegável acervo bibliográfico.

A sua produção em História Marítima, traduzida na publicação de livros, artigos e comunicações sobre as mais variadas áreas da História relativa ao mar é de uma profusão sem par, e sempre com o cunho de isenção, profundidade e rigor científicos, o que o acredita como historiador de muito elevado mérito.

No âmbito da Academia de Marinha, de que é dos mais antigos membros, tem sido de uma total dedicação, tendo apresentado numerosas comunicações e participado activamente nos simpósios e outras reuniões de caracter científico, e integrado grupos de trabalho, em particular a Comissão Científica da História da Marinha.

Entre as suas obras distingue-se a colecção de «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa», projecto que a Academia de Marinha tem em curso.

Foi eleito membro emérito em Abril de 2000.

Não só pelo alto mérito das suas obras mas também pelas relevantes qualidades pessoais de competência e de caracter, e ainda pelo extraordinário empenhamento que põe no desempenho dos seus trabalhos, considera-se que o Coronel Valdez dos Santos contribuiu significativamente para a eficiência e prestigio da Academia de Marinha e consequentemente da própria Marinha, pelo que lhe concedo, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 27.º e do n.º 3 do artigo 34.º do Decreto-Lei nº. 316/2002 de 27 de Dezembro, a Medalha da Cruz Naval de 1.ª Classe.

Lisboa 18 de Novembro de 2003

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Francisco António Torres Vidal Abreu
Almirante

APRESENTAÇÃO DO CORONEL NUNO VALDEZ DOS SANTOS PELO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA VALM ANTÓNIO EMÍLIO FERRAZ SACCHETTI

O senhor Coronel Nuno Valdez dos Santos entrou para a Academia de Marinha como membro efectivo, faz agora precisamente 20 anos.

É extraordinária a sua produção literária, resultado, como já referi, de uma notável capacidade de investigação que há muito vem cultivando e pondo ao serviço da história, da História de Portugal e da História da Marinha.

Neste momento refiro simplesmente que o Senhor Coronel Valdez dos Santos desempenhou:

- Seis comissões de serviço militar no Ultramar.
- E quatro comissões de serviço museológico e arquivístico em Macau, África do Sul e França.

É:

- Membro da Comissão Técnica-Consultiva do Museu de Marinha.
- Sócio da Associação Portuguesa dos Arqueólogos.
- Membro Correspondente da Academia Portuguesa de História.
- Membro da Comissão Científica da História da Marinha.

O Senhor Coronel Valdez dos Santos vai fazer uma muito breve apresentação de uma das sua obras, que tem o título:

Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa

Este é o segundo volume de um estudo já iniciado há alguns anos, de enorme interesse pela vasta informação que contém.

Se o primeiro volume tratou a «Época da Restauração», de 1640 a 1668, este segundo volume cobre o período de 1667 a 1706, «Sob a Égide de D. Pedro».

Infelizmente, lamento ter que informar que, por uma dificuldade da tipografia, o volume que vai agora ser apresentado pelo autor não pode ser hoje distribuído. A Academia procurará ultrapassar a dificuldade surgida o mais brevemente possível.

Tem a palavra o Senhor Coronel Nuno Valdez dos Santos.

«APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA»

Livro apresentado pelo autor Coronel Nuno Valdez dos Santos na Academia de Marinha, em 27 de Janeiro de 2004.

Muito sensibilizado com as elogiosas e amáveis referências com que V. Ex.ª se dignou distinguir-me e, ainda, confuso por cerimonial e pela honrosa atribuição das insígnias da Cruz Naval, atrevo-me a infringir antigas regra protocolares e a quebrar velhas normas de conduta, não deixando escapar esta oportunidade única de poder mostrar a V. Ex.ª Senhor Almirante CEMA todo o meu profundo reconhecimento e dizer:

Obrigado, Senhor Almirante!
Muito obrigado!

Ex.mo Senhor Almirante, Chefe do Estado-Maior da Armada
Exmo Senhor Presidente da Academia de Marinha
Ex.mo Representante do Digníssimo Presidente da Academia Portuguesa da História
Ex.mos Senhores Oficiais-Generais
Ilustres Académicos
Minhas Senhoras e meus Senhores

Por uma série de circunstâncias felizes acabo de ser condecorado pelas mão de Sua Excelência o Almirante CEMA com a Medalha da Cruz Naval e, além desta honrosa distinção que muito me orgulha, sinto-me premiado com a enorme satisfação de ser o autor de um livro que a Academia de Marinha publicou e que, hoje, faz o seu lançamento, com o titulo de «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa».

São na verdade, simples apontamentos em que se pretendeu reunir as muitas e muitas páginas brilhantes da História da nossa Marinha, durante os trezentos anos que separam o alvorecer da nossa Independência no radioso dia do 1.º de Dezembro de 1640, até ao dia da queda da monarquia em 5 de Outubro de 1910.

Porém, condensar trezentos anos da nossa História Marítima, cuja a memória se encontra dispersa em milhares de documentos, em centenas de obras impressas e na tradição oral do nosso Povo, é tarefa bem difícil e de grande monta e que forçosamente, teve de ser parcelada.

Por isso, estes apontamentos foram planeados para constituírem seis volumes de texto descritivo abrangendo, cada um, dispostas cronológicamente, várias épocas e períodos da nossa História Pátria.

Assim, o 1.º Volume, que também foi publicado por esta Academia, abrangia o período das Guerras da Restauração focando, portanto, os reinados de João IV e de D. Afonso VI. Seguia-se, depois, um volume tratando da época da monarquia absoluta mas, a matéria seleccionada, foi tão vasta que obrigou a um desdobramento, correspondendo a primeira parte à regência e reinado de D. Pedro II e a outra relacionada com D. João V.

Desta maneira o livro que a Academia de Marinha faz hoje o seu lançamento e que me deu a honrosa incumbência de fazer a sua apresentação a esta distinta assembleia, abrange, unicamente, a regência e reinado de D. Pedro II tendo, por isso, o sub-título: «Sob a Égide de D. Pedro II. (1667-1706)».

Indicada, resumidamente, a planificação desta obra, cujo nome genérico é de «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» resta-me, agora, apresentar a razão e origem deste meu modesto trabalho, que dedico, inteiramente, à Marinha.

Diziam, os antigos, que tudo na vida tem a sua História, e este livro tem, também, a sua História, que começou há muito e que, para a contar, obriga-me a remontar no tempo e andar uns sessenta anos para trás quando, adolescente, frequentava o Centro de Instrução Especializada de Marinharia, sediado a bordo de um velho e pequeno navio, o «N.R.P. Lidador», dos princípios do último quartel do Séc. XIX, que, ainda tinha sido artilhado com canhões de alma lisa a carregar pela boca, e tivera pano auxiliar, para ajudar as suas máquinas com uma potência máxima de 400 cavalos-vapor.

Uma das instruções ali ministradas eram as palestras, que compreendiam a «Formação moral do Homem do Mar» e a «História da Marinha Portuguesa».

O oficial instrutor era o 1º Tenente Pereira da Silva, Engenheiro Maquinista Naval, figura que me marcou profundamente e foi ele que me fez apaixonar «pelo Mar e pela Marinha».

Lembro-me como decorriam essas «palestras»...

Sentados na tolda do Lidador, rodeando o paneiro enxadrezado que cobria a meia-lua do leme, ouvíamos o instrutor que, apoiado à «cana do leme» – porque o Lidador ainda tinha este acessório, independente da «roda do leme» situada na ponte do comando – nos fazia ler as páginas admiráveis dos «Quadros Navais» do Almirante Pedro Celestino Soares.

Embrenhados nesta leitura de tempos idos, o tempo passava-se depressa, a correr em ainda hoje recordo o Engenheiro Pereira da Silva a olhar para o seu relógio e a dizer: «Agora... vamos aos Apontamentos da História da Marinha», passando a contar feitos grandiosos dos marinheiros de outróra, aventuras e passagens da Vida do Mar dos nossos dias.

A frase de «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» que eu tantas vezes ouvi, ficou-me nos ouvidos e, a partir de então, a todos os meus papeis, cópias de extractos de seculares documentos, que vinham parar às minhas mãos, classificava-os e arquivava-os num processo sobre a rubrica: «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» sonhando que, um dia, talvez os pudesse reunir numa obra que seria publicada sob este título.

Os anos passaram e trouxeram-me a almejada oportunidade de elaborar pequenos trabalhos da temática marítima, começo da concretização dos meus sonhos do «rapaz do Lidador».

Já homem feito tive o privilégio de contactar, pessoalmente, e receber magistrais lições e conselhos amigos, de dois grandes mestres da nossa historiografia e ciência naval – o Comandante António Marques Esparteiro e o Almirante Avelino Teixeira da Mota.

Recordo, com prazer e saudade, os encontros que tive em Goa, como o Comte Marques Esparteiro que, na altura, salvo erro ou omissão, comandava o aviso de 1.ª Classe «Afonso de Albuquerque». Nas horas vagas ambos – ele Capitão de Mar e Guerra, e conceituado escritor, eu simples Alferes, curioso de história – corríamos ao Arquivo Histórico de Goa e, debaixo da boa amizade e complacência do seu ilustre director, o Prof. Doutor Panduranga Pissurlencar procedíamos a pesquisas nos velhos documentos, e lembro-me do extraordinário poder e método de trabalho do Comte Marques Esparteiro.

Quando encontrava algo que julgava de interesse para a História da Marinha, mostrava ao Comte Marques Esparteiro que, por norma, lia com atenção e, se fosse caso onde se justificasse, invariavelmente dizia-me: «Tome Apontamento! Escreva! Escreva!» dando-me, depois conselhos para o seu aproveitamento, pistas de pesquisa e de trabalho e, por fim, o arquivamento que devia seguir.

Por último, quando há cerca de trinta anos comecei a trilhar os primeiros passos na Marinha, tive o grande privilégio de ser nomeado membro da Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha – onde ainda me mantenho – e de trabalhar com um elenco de Homens do Mar e da Ciência Naval, de categoria a nível internacional, de que destaco o então Comandante Avelino Teixeira da Mota, pouco tempo depois promovido a Almirante por distinção.

Com os seus conselhos amigos e magistrais lições, dediquei-me, então, com fervor, à pesquisa e estudo de assuntos de temática marítima relacionados, especialmente, com a nossa Marinha de Guerra e, com a sua ajuda amiga, esquemetizei a obra que há tanto tempo sonhara – «Os Apontamento para a História da Marinha Portuguesa».

Assim, este meu modesto estudo, ora apresentado, é o fruto de preciosos ensinamentos de três grandes mestres e distintos Oficiais da Armada, que foram:

- o 1.º Tenente Engenheiro Maquinista Naval Pereira da Silva;
- Comandante António Marques Esparteiro;
- Almirante Avelino Teixeira da Mota; cujos nomes deixo, aqui bem expressos e aos quais rendo as minhas homenagens.

Hoje, os meus sonhos criados na adolescência, tornaram-se uma realidade, graças não só aos incitamentos de Teixeira da Mota, Marques Esparteiro e Pereira da Silva, como também ao bom patrocínio da Academia de Marinha e, consequentemente, à Marinha.

Agora, lançados ao publico os «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa», II volume, ficam patentes à Vossa apreciação e juízo crítico e, esperando que sejam do Vosso agrado e que correspondam à finalidade para que foram escritos, eu peço que todas as faltas que forem encontradas me sejam relevadas e que todas as homenagens que pretendi fazer à nossa Marinha e aos Oficiais da Armada sejam aceites como um preito da admiração.

A ÁGUA – FONTE DE COOPERAÇÃO E CONFLITOS

Introdução à conferência, pelo Presidente da Academia de Marinha, VALM António Emílio Ferraz Sacchetti.

Ao anunciar há dois dias (Domingo, 25 de Janeiro de 2004) um programa do canal Odisseia, o Diário de Notícias dizia: «Quando a terra parece à beira do esgotamento, os nossos olhos viram-se para as águas«.

E ontem (26 de Janeiro de 2004) o mesmo jornal apresentou como título de primeira página «Espanha está a 'secar' rios Tejo e Guadiana».

Sabemos bem que a vida nasceu na água e que a água é indispensável à vida.

A escassez dos recursos naturais é uma preocupação já com alguns anos, mas o alerta universal para o facto dos recursos serem finitos julgo que foi formalizado pelo ano 1968, com a publicação pela NATO do relatório Harmel.

Foi por essa época que se começou a desenvolver o que veio a ser designado «estratégia dos recursos naturais«.

A água estava incluída e nessa altura já se desenvolviam grandes projectos de irrigação como, por exemplo, o decretado pelo Xá do Irão (deposto em 1979).

Mas esse é o tema, cada vez mais importante, que foi escolhido pelo nosso conferencista de hoje:

A água – Fonte de Cooperação e Conflitos

Engenheiro Carlos Alberto Matias Ramos, Vice-Presidente do Laboratório de Engenharia Civil (LNEC).

Tem a palavra o Senhor Engenheiro Matias Ramos.

A ÁGUA – FONTE DE COOPERAÇÃO E DE CONFLITOS

Comunicação do Eng.º Civil Carlos Matias Ramos na Academia de Marinha em 27Janeiro de 2004*

RESUMO

Apresenta-se neste artigo uma reflexão sobre a importância da água num contexto de constante aumento das necessidades de água associadas ao acréscimo da população mundial e dos consumos per capita, enunciando os potenciais conflitos relacionados com a satisfação das necessidades dos diferentes utilizadores e salientando a importância da adopção de metodologias que conduzam ao uso eficiente da água.

Identificam-se as situações que podem conduzir a esses conflitos, não só entre utilizadores da água do mesmo país como de países partilhando bacias internacionais. Nesta perspectiva apresentam-se, de forma resumida, alguns casos de conflitos internacionais gerados pela utilização da água e uma análise das suas causas.

Apresentam-se os aspectos considerados mais relevantes da legislação sobre rios internacionais, salientando-se a importância do estabelecimento de modelos de cooperação regional e internacional credíveis, numa perspectiva de solucionar em antecipação esses conflitos. O caso de Portugal e Espanha é apresentado com base numa breve nota histórica das relações entre os dois países no domínio dos rios internacionais e numa apresentação sumária dos aspectos considerados mais relevantes dos diversos convénios assinados e, em particular, da Nova Convenção.

Termina-se a comunicação com sugestões para reflexão, baseadas na análise feita sobre os desafios que se colocam com vista à resolução dos diversos problemas relacionados com a utilização da água, salientando-se a importância de garantir a implementação de modelos de gestão de recursos hídricos tendo por base a bacia hidrográfica.

1. INTRODUÇÃO

Sem água não há vida, constituindo desde tempos imemoriais parte indispensável de diversas práticas religiosas, tais como a imersão e a purificação: a água que lava torna-se o símbolo da purificação espiritual. A água é um factor vital de desenvolvimento nas suas componentes sócio-económicas de: abasteci-

* Eng.º Civil Investigador-Coordenador. Vice-Presidente do LNEC.

mento às populações e à indústria, rega, suporte aos eco-sistemas, produção de energia, turismo, transporte, pesca, lazer, luta contra incêndios, etc.

A história da Humanidade tem-se encarregado de nos chamar a atenção para a importância da água, sendo frequente ouvir responsáveis políticos de craveira mundial afirmar que a água constitui, no início do Século XXI, o recurso natural mais valioso, designando-o por «ouro branco» ou também por «petróleo verde».

No entanto, em pleno século XXI, mil milhões de pessoas não têm acesso a abastecimento de água potável e cerca de 2,4 mil milhões (1/3 da população mundial) não têm saneamento.

Em resultado da falta de água para abastecimento às populações, da sua má qualidade e da falta de saneamento estima-se que:

- 2,2 mil milhões de pessoas morrem todos os anos;
- 6000 crianças morrem diariamente;
- 250 milhões de pessoas sofrem de doenças.

A este cenário, intimamente relacionado com o facto de que a saúde humana depende das disponibilidades de água em quantidade e qualidade, há que acrescentar, pela sua importância para o desenvolvimento das condições mínimas de bem-estar, os efeitos da falta de água relacionados com a produção de alimentos e de energia, o que condiciona as opções de desenvolvimento económico e social.

Reconhecendo o papel crucial da água no desenvolvimento sustentável a Cimeira de Joanesburgo, em 2002, considerou, no âmbito dos aspectos centrais da agenda que incluíram o *desenvolvimento sustentável, a acção global de combate à pobreza e a protecção do ambiente* como elementos críticos das negociações e das conclusões: a água e o saneamento e a energia.

Em relação à água e saneamento esta Cimeira apontou como objectivos a atingir em 2015 *(reafirmação do Millennium Development Goal)* a «redução para metade da percentagem da população que não tem acesso a água potável e a saneamento».

O aumento da população, designadamente nos países mais carenciados, associado ao crescente aumento dos consumos de água, têm como consequência um agravamento da pressão sobre a exploração dos recursos hídricos, tornando a água uma fonte potencial de conflitos.

2. EVOLUÇÃO DAS NECESSIDADES DE ÁGUA. FONTES DE CONFLITO

A estimativa anual de consumo de água, fig. 1 (extraída de POSTEL, 1992), indica que ele quintuplicou entre 1940 e 2000. Este acréscimo de consumo está relacionado, nos países mais pobres ou em vias de desenvolvimento, com o aumento da população, enquanto nos mais desenvolvidos com crescentes níveis de exigência, associados à melhoria dos padrões de bem-estar social, o que conduz a valores sempre crescentes dos consumos por habitante.

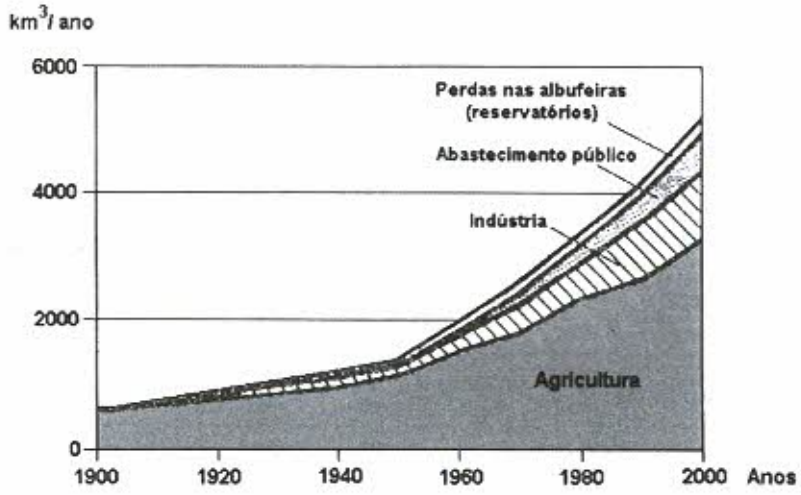


Fig. 1 – CONSUMO DE ÁGUA NO MUNDO, ESTIMATIVA ANUAL

Na *fig.* 2 apresentam-se estimativas da evolução da população mundial até 2060 (HAUPT e KANE, 2000).

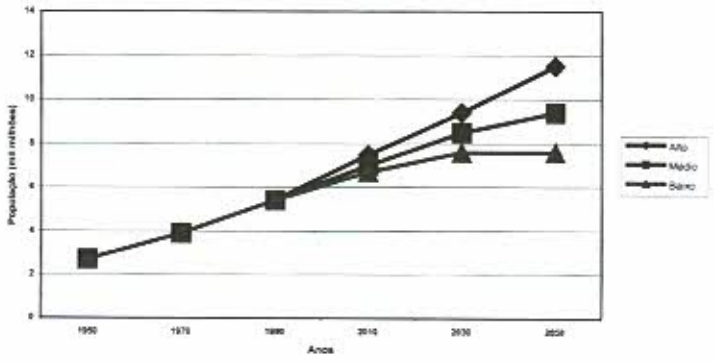


Fig. 2 – Evolução da população mundial. Cenários

Da análise destas estimativas pode inferir-se que as necessidades de água vão ser cada vez maiores, o que pressupõe a adopção de medidas conducentes ao aumento das disponibilidades e de conservação da água, que exigem a adopção de medidas adequadas de gestão dos recursos hídricos.

Para além do aumento global da população mundial, há igualmente que ter em conta a tendência actual, nomeadamente nos países mais pobres e com maiores taxas de crescimento da população, para a concentração da população e de actividades económicas em grandes cidades que, em muitos casos, se localizam em regiões fortemente carenciadas de recursos hídricos. Para a solução deste problema políticos e técnicos têm equacionado esquemas de transferências de água de zonas mais húmidas para as zonas mais deficitárias.

No Quadro 1, extraído de SAMSON, P. e CHARRIER, B (1997), apresentam-se os valores das disponibilidades de água em 1992, expressos em m^3 por habitante e por ano (m^3/hab./ano), em alguns países de África e do Médio Oriente, assim como as estimativas de redução dessas disponibilidades entre 1992 e 2010 (valores expressos em percentagem).

AFRICA	1992 (m³/hab./ano)	2010 (m³/hab./ano)	VARIAÇÃO (%)	MÉDIO ORIENTE	1992 (m³/hab./ano)	2010 (m³/hab./ano)	VARIAÇÃO (%)
Argélia	730	500	-32	Arábia Saudita	140	70	-50
Cabo Verde	500	290	-42	EAU	120	60	-50
Djibuti	750	430	-43	Israel	330	250	-24
Egipto	30	20	-33	Jordânia	190	110	-42
Líbia	160	100	-38	Kuwait	0	0	0
Mauritânia	190	110	-42	Quatar	40	30	-25
Ruanda	820	440	-46	Síria	550	300	-45
Tunísia	450	330	-27	Iemen	240	130	-46

Quadro 1 – Variação das disponibilidades de água em alguns países de África e do Médio Oriente (1992-2010)

Salienta-se que nestes países as disponibilidades de água por habitante eram, já em 1992, bastante inferiores a 1 000 m^3/hab./ano, valor abaixo do qual a situação é considerada como extremamente baixa na escala de valores apresentada no documento publicado pelo Parlamento Europeu (ANETEC, 1997).

Do exposto pode inferir-se que os aumentos de população, aliados a acréscimos de consumo, tornam a água uma fonte potencial de conflitos, especialmente nas zonas do planeta onde, sendo escassa, se verifica uma concentração

de população e de actividades económicas. Tornam-se, assim, cada vez mais importantes as tarefas relacionadas com a identificação de situações que podem conduzir a esses conflitos e com o estabelecimento de legislação internacional e de modelos de cooperação regional e internacional credíveis, numa perspectiva de os solucionar em antecipação.

Estes modelos de cooperação deverão ter como princípio fundamental que a unidade de planeamento natural dos recursos hídricos é a bacia hidrográfica. Em qualquer situação deve igualmente ter-se presente que a problemática da partilha quantitativa dos caudais deve estar permanentemente associada à perspectiva de protecção do ambiente e dos ecossistemas, ou seja, que as bacias hidrográficas devem ser consideradas como um todo harmónico.

Tendo em atenção, por um lado, que cerca de 47% da superfície da terra corresponde a bacias hidrográficas de rios internacionais e, por outro, que os países mais pobres do planeta e com maior taxa de crescimento da população se situam, na maioria dos casos, em zonas altamente carenciadas de água (regiões áridas ou semi-áridas) ou onde se verificam situações climatológicas extremas (secas ou cheias catastróficas), percebe-se a importância do problema para a garantia da paz.

Com vista à satisfação das necessidades crescentes de água várias soluções têm sido equacionadas por diferentes países, entre as quais se referem, pelo seu impacto e por poder originar situações de conflito, as baseadas em transferências de água de zonas mais húmidas para as zonas mais deficitárias. Em ANETEC (1997) são apresentados alguns exemplos dos sistemas actualmente em funcionamento que têm por objectivo essas transferências.

3. AS GUERRAS DA ÁGUA

A consciência crescente de que os recursos hídricos constituem um bem escasso tem conduzido a que algumas nações considerem o acesso à água nos rios internacionais como um assunto de segurança nacional.

Aproximadamente 40% da população mundial vive em bacias hidrográficas partilhadas por pelo menos dois países. Só em África existem 57 países em que pelo menos dois desses países partilham lagos e rios internacionais.

No quadro seguinte, extraído de SAMPSON e CHARRIER (1997), apresentam-se alguns dos países que, partilhando bacias hidrográficas de rios internacionais, têm afluências fortemente dependentes de água gerada fora das suas fronteiras, indicando-se a contribuição, expressa em percentagem, dessas afluências em relação ao escoamento total.

Por exemplo, de acordo com os valores apresentados, constata-se que 97% da água que se escoa no rio Nilo no território do Egipto é gerada nos territórios dos outros oito países da bacia hidrográfica

Egipto (97%)	Roménia (82%)	Egipto (97%)	Áustria (38%)	Hungria (95%)
Luxemburgo(80%)	Albânia(53%)	Iraque (66%)	Mauritânia (95%)	Síria (79%)
Uruguai (52%)	Jordânia 36%)	Paquistão (36%)	Congo (77%)	Alemanha (51%)
Venezuela (35%)	Bulgária (91%)	Botsuana (94%)	Portugal (48%)	Senegal (34%)
Holanda (89%)	Paraguai (70%)	Sudão (77%)	Gâmbia (86%)	Bangladesh (42%)
Israel (21%)	Camboja (82%)	Bélgica (33%)	Tailândia (39%)	

Quadro 2 – Países que partilham bacias hidrográficas de rios internacionais.

Daí a afirmação de Boutros-Ghali, em 1989, à data Ministro dos Negócios Estrangeiros do Egipto, ao dirigir-se ao Congresso dos E.U.A.: «A segurança nacional do Egipto está nas mãos de oito países Africanos da Bacia do Rio Nilo».

Boutros-Ghali, com esta afirmação pretendeu, por um lado, sublinhar a importância da água na economia do Egipto e, por outro, chamar a atenção para um aspecto de grande impacto no âmbito das relações entre países que partilham cursos de água com uma bacia hidrográfica comum.

Traduzindo as grandes preocupações do Egipto em relação a eventuais utilizações de água pelos países de montante que possam reduzir as afluências ao trecho final do rio Nilo, o presidente Anwar Sadat afirmou, após a assinatura dos famosos acordos de paz com Israel, que «*a única questão que poderá conduzir o Egipto a entrar novamente em guerra é a água*».

Falar da «crise da água» no Médio Oriente tornou-se quase lendário, onde Israel, Jordânia e Palestina partilham a bacia hidrográfica do Rio Jordão. Thomas Naff, professor na Universidade de Pensilvânia e analista dos problemas do Médio Oriente declarou: «*É a água, em última análise, que determina o futuro dos territórios ocupados e, consequentemente, o problema da guerra ou da paz na região*» (in: POSTEL, 1992). O Rei Hussein declarou em 1990 que a água era o único problema que podia conduzi-lo a declarar guerra a Israel.

Israel impediu a construção por parte da Síria e da Jordânia de uma barragem no rio Yarmuk, afluente do rio Jordão, temendo que essa barragem pudesse reduzir o escoamento neste rio.

Nas bacias dos Rios Tigre e Eufrates existem três países com forte interesse nos recursos hídricos aí gerados. Os dois rios nascem nas montanhas da zona oriental da Turquia, escoando-se o Rio Eufrates através da Síria e do Iraque e o Rio Tigre através do Iraque, unindo-se os dois antes de atingirem o Golfo Pérsico.

A Turquia, país pobre em petróleo, mas rico em água, está a realizar um grande projecto global no sentido de aproveitamento dos recursos hídricos associados às bacias hidrográficas dos dois rios, numa perspectiva de produção de energia e de rega. Trata-se do «Grande Projecto Anatoliano» (GAP).

Síria e Iraque temem que este projecto constitua um forte entrave aos seus planos de desenvolvimento. Efectivamente, a realização do projecto pode reduzir

o escoamento no Eufrates à entrada da Síria de 35%, em ano médio, e de valor superior em ano seco. As necessidades de água nestes países, cujas populações se estima possam aumentar, entre o ano 2000 e 2015, de 39% e 47%, respectivamente, criam igualmente fortes apreensões.

O Banco Mundial pôs como condição para financiamento das obras a realização de um acordo de cooperação entre os três países tendo em vista a partilha das águas do rio Eufrates.

Outra situação de conflito latente existe entre a Índia e o Paquistão na disputa das águas do rio Indú que conduziu estes países à beira da guerra.

Na Europa o Danúbio, com a bacia hidrográfica contendo actualmente territórios de 10 países (Alemanha, Áustria, Bulgária, Croácia, Eslováquia, Eslovénia, Hungria, Moldávia, Roménia e Ucrânia), tem constituído um caso bem conhecido de disputas e acordos, com evoluções dependentes das fronteiras políticas e do poder de cada um dos países à data da celebração desses acordos. Data do princípio do século XIX o primeiro acordo com vista à garantia da livre navegação neste rio.

Recentemente, em 1992, a Eslováquia e a Hungria tiveram um conflito de dimensões um pouco alarmantes e que teve como causa a utilização das águas do rio Danúbio (ROSE,1993).

Refere-se, pela sua importância na resolução dos conflitos, a Convenção para a Protecção e Uso Sustentável do Rio Danúbio, assinada em Sófia em 1994, por todos os países da bacia hidrográfica.

4. LEGISLAÇÃO SOBRE RIOS INTERNACIONAIS. PRINCÍPIOS GERAIS

Quando a bacia hidrográfica de um dado rio integra territórios sob jurisdição de dois ou mais países está-se perante um rio internacional, o que implica a necessidade do estabelecimento tácito ou explícito de um acordo entre os países interessados.

Protocolos e convenções regulando os rios internacionais têm vindo a ser desenvolvidos ao longo dos tempos, sendo os iniciais fundamentalmente baseados em acordos entre estados fronteiriços orientados para a garantia da navegação e para o estabelecimento de condições de pesca. Posteriormente esses acordos começaram a envolver de forma gradual a produção de energia e a utilização dos recursos hídricos.

Actualmente os aspectos de protecção do ambiente constituem uma das principais preocupações das normas e leis que regulam a utilização dos rios internacionais. Esta evolução surge não só porque a navegação passou a ter menos importância no contexto global do uso dos recursos hídricos, mas fundamentalmente porque o crescimento da população e o desenvolvimento económico dos últimos anos provocou uma significativa intensificação dos usos da

água com reflexos na pressão sobre a procura e, consequentemente, com implicações sobre o ambiente.

O primeiro tratado a tratar dos rios como« internacionais «foi o de Versalhes datado de 1919, que estabelece os usos da água do Reno na zona de fronteira entre a França e a Alemanha. Este tratado reflecte bem a importância política de cada um dos países signatários à data da sua assinatura. Em 1921, a Convenção de Barcelona com o seu *Statute of the Regime of Navigation Waterways of International Concern*, estabeleceu os princípios básicos da liberdade de navegação. Apenas alguns estados ratificaram esta convenção.

Em CORREIA e SILVA (GLEDITSCH, P., 1993) são apresentados diversos tratados e convenções assim como alguns aspectos sobre as legislações de rios internacionais.

O ponto de vista geográfico tradicional, que definia um «rio internacional» se a zona navegável desse rio fosse de interesse para dois ou mais estados, é bastante diferente do actual que estabelece que, do ponto de vista legal, um rio é «internacional» quando um estado deixa de ter a totalidade dos poderes e competências que normalmente pertencem ao seu próprio território ou sobre a sua jurisdição.

Na ausência de regras legais, há uma tendência para cada estado fronteiriço usar a água o mais possível, limitando os direitos dos outros países e transferindo para eles externalidades negativas tais como a poluição. Daí a importância de se dispor de um corpo doutrinário consistente que regule a partilha e utilização dos recursos hídricos de rios internacionais.

Dos diferentes documentos que têm sido produzidos tendo em vista o estabelecimento desse corpo doutrinário salientam-se, pela sua importância para Portugal, os seguintes:

- Convenção de Espoo FILÂNDIA sobre o Impacte Ambiental num Contexto Transfronteiriço, datada de 1991;
- Convenção de Helsínquia, datada de 1992;
- Cimeira da Terra realizada no Rio de Janeiro em 1992;
- Directiva 2000/60/CE (Directiva-Quadro da Água), aprovada em Junho de 2000.

Na primeira salienta-se a obrigação de os estados ribeirinhos procederem a uma avaliação ampla do impacte ambiental dos grandes projectos, onde se incluem as barragens e grandes albufeiras susceptíveis de originarem um impacte transfronteiriço significativo, avaliação que será prévia à tomada de qualquer decisão de autorização ou início das actividades de construção.

Na segunda salienta-se o disposto no Art.º 2.º segundo o qual os estados ribeirinhos se comprometem a cooperar «na base da igualdade e reciproci-

dade, particularmente por meio de acordos bilaterais e multilaterais, de modo a desenvolverem políticas, programas e estratégias conciliadas, aplicadas às bacias hidrográficas ou a parte delas, e com o objectivo de prevenir, controlar e reduzir o impacte transfronteiriço e de proteger o ambiente das águas transfronteiriças ou o ambiente no qual essas exerçam influência, incluindo o ambiente marinho».

Refira-se que foi com base no disposto nesta Convenção, da iniciativa das Nações Unidas, que foi preparada a «Convenção para a Protecção e Uso Sustentável do Rio Danúbio», anteriormente referida.

A terceira constituiu a expressão mais evidente das preocupações no sentido do estabelecimento de acções tendo em vista a protecção do ambiente e a concertação entre os Estados para a resolução dos problemas do desenvolvimento equilibrado e duradouro, que tenham em conta princípios e conceitos como os do desenvolvimento sustentável, da acção preventiva e da precaução.

A quarta estabelece o enquadramento para a protecção das águas, numa perspectiva de protecção e melhoria do estado ecológico dos meios hídricos, com destaque para a promoção do uso sustentável da água baseado na protecção a longo prazo dos recursos hídricos. Consagra o princípio de que a unidade básica de gestão dos recursos hídricos é a bacia hidrográfica, aspecto de grande relevância para os rios internacionais ibéricos.

Pela sua importância, em relação ao tema em questão, referem-se igualmente os documentos que têm sido produzidos, no âmbito da Comissão Económica para a Europa, pelo Comité das Políticas do Ambiente, datados de 1994 e 1995. Os objectivos destes documentos são o estabelecimento dos princípios que devem nortear os países da UE nas convenções sobre a protecção da utilização dos cursos de água transfronteiriços e dos lagos internacionais e sobre os efeitos transfronteiriços dos acidentes industriais.

Da análise da diversa documentação sobre o tema, diversos aspectos podem ser sucintamente considerados como mais relevantes:

- uso da água;
- partilha da água;
- poluição da água e outros efeitos adversos;
- desenvolvimento conjunto (cooperação).

Diversas teorias ou doutrinas têm sido utilizadas para justificar os interesses nacionais ou unilaterais. Os Países de montante utilizam o argumento de que não há limites para os direitos de soberania absoluta de cada nação no interior do seu território. Inversamente, os países de jusante defendem a posição que o respeito do regime natural dos rios internacionais é o aspecto mais importante e que, consequentemente, quaisquer alterações de tal regime implicam uma violação da integridade territorial dos seus territórios.

Na prática, estas duas teorias extremas são demasiado severas para serem aceites pacificamente. Por um lado, porque não promovem a harmonia internacional e a paz e, por outro, porque não se adequam aos princípios estabelecidos nas leis internacionais sobre os cursos de água.

Estes princípios são baseados nos conceitos de soberania, comunidade de interesses e coerência entre países partilhando a mesma bacia hidrográfica. Consequentemente, não há direito exclusivo de um país usar as águas de um curso de água internacional.

Dois princípios surgem então como orientadores das leis internacionais sobre a água:

1. uso equitativo;
2. *sic utere tuo ut alienum non laedas.*

A doutrina do uso equitativo impõe que sejam tidos em atenção os interesses de todos os países da bacia hidrográfica em causa, aquando da partilha e utilização dos recursos hídricos dos rios internacionais.

A sua aplicação a casos concretos é flexível. Baseia-se na consideração de um grande conjunto de elementos, que incluem: usos prioritários, origens alternativas de água, eficiência, necessidades das populações, etc.

A partilha equitativa exige:

- dados consistentes em termos de necessidades de água;
- troca de dados de observação sobre os recursos hídricos superficiais e subterrâneos (qualidade e quantidade);
- comunicação e informação sobre usos actuais e planeados para o futuro, aspecto fundamental para um relacionamento baseado na confiança e na cooperação.

A título de exemplo o Banco Mundial exige, antes da aprovação de projectos em bacias hidrográficas internacionais, que sejam assumidas responsabilidades sobre os potenciais danos nos outros países resultantes da sua efectivação.

Em resumo, os países de montante são geralmente relutantes na aceitação do princípio de «bacia hidrográfica internacional» ou «sistema hídrico», que pode ser gerida com cooperação entre os diversos países e equitativamente partilhada na distribuição dos recursos hídricos gerados nas bacias hidrográficas dos rios internacionais.

Existem ainda velhos conceitos que as nações têm total soberania no interior das suas fronteiras e, consequentemente, poucas ou nulas obrigações em relação aos seus países vizinhos.

Os princípios fundamentais das leis internacionais são baseadas no uso equitativo e na justiça natural, sendo frequentemente expressos através das máximas bem conhecidas: «*a pacta sun servanda*» ou «*sic utere tuo ut alienum non laedas*».

Princípios que estão a ganhar influência:

- Necessidade de informar e consultar os países vizinhos com os quais partilham os recursos hídricos antes de tomar decisões que os possam afectar;
- Evitar provocar danos significativos nos outros países utilizadores da água;
- Utilizar a água em rios com bacias hidrográficas internacionais partilhando-a de forma razoável e equitativa.

Em relação aos conceitos de partilha de forma razoável e equitativa, os factores que os condicionam são tão vastos e cobrindo aspectos tão largos que oferecem pouca eficácia prática.

Serão pois as negociações directas entre os países envolvidos que devem definir o conteúdo dos próprios acordos.

5. O CASO DE PORTUGAL E ESPANHA

5.1 – *Breve Nota Histórica*

Portugal e Espanha, dois países membros da União Europeia, partilham entre si quatro grandes rios (Minho, Douro, Tejo e Guadiana) e outros de menor importância, cujas bacias hidrográficas somam a área de 45% da superfície da Península Ibérica.

A definição da fronteira entre Portugal e Espanha é estabelecida entre a foz do Rio Minho e a confluência do Rio Caia com o Rio Guadiana, pelo tratado dos limites assinado em 29 de Setembro de 1864 e cujas ratificações foram trocadas em Lisboa em 19 de Março de 1866.

A delimitação da fronteira entre a confluência da ribeira de Cuncos com o rio Guadiana e a foz deste rio foi estabelecida por Convénio assinado em Lisboa em 29 de Junho de 1926, cujas ratificações foram trocadas também em Lisboa, em 17 de Junho de 1927.

No seu Artigo 28.º o Tratado de 1864 dispõe que, «atendendo a que a linha internacional segue, em várias partes, cursos de água e toca em algumas fontes, estes serão de uso comum para os povos de ambos os reinos».

Por outro lado, no Art.º 26.º as duas partes convieram na elaboração dum regulamento especial que, «tendo em devida conta os danos produzidos ante-

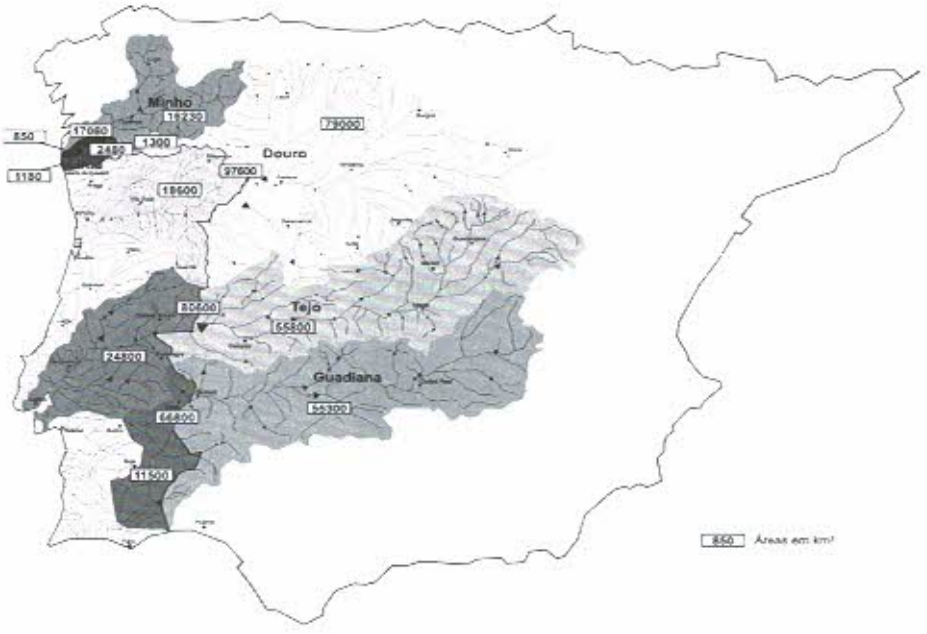


Fig. 3 – Bacias hidrográficas dos rios internacionais da Peninsula Ibérica (INAG, PNA)

riormente, em consequência de construções nas margens e alterações do curso das suas águas, estabelecesse e fixasse para o futuro as regras convenientes com respeito à construção de obras de qualquer classe nas margens dos troços fronteiriços».

A importância da água nas relações entre os dois países está bem evidenciada no texto deste tratado.

5.2 – *Convénios*

A existência de uma fronteira extensa entre Portugal e Espanha em que as linhas de água constituem, em grande parte, o «traço« que a define, associado ao facto de três dos maiores rios da peninsula ibérica corresponderem a rios internacionais, conduziu inevitavelmente à necessidade, por parte dos dois países, do estabelecimento de convénios para a utilização equilibrada e duradoura dos cursos de água compartilhados.

Surgem, neste contexto, os convénios de 1964, para a bacia do Rio Douro que substitui e estende o anterior de 1927, e o de 1968 para os rios Minho, Lima, Tejo, Guadiana e Chança. No Convénio de 1964 não é feita qualquer partilha de caudais, mas tão só de quedas dos troços internacionais do Douro e de alguns dos seus afluentes.

Necessariamente que o conteúdo destes convénios traduziu, no essencial, os conceitos dominantes na época em que foram elaborados. Saliente-se que, como se referiu, na época a água era considerada, a nível de decisão de partilha de recursos, fundamentalmente para produção de energia.

A importância da componente de produção de energia é bem evidenciada no título de uma prestigiada publicação em língua francesa intitulada «La Houille Blanche» (A Hulha Branca).

A análise do Convénio de 1964 permite constatar que, no essencial, são as quedas que são repartidas em partes iguais, no pressuposto de que os caudais não variam significativamente entre as secções de montante e de jusante dos troços abrangidos pelo convénio. Tratou-se fundamentalmente de um acordo entre empresas concessionárias dos aproveitamentos hidroeléctricos, avalizado pelos governos dos dois países.

No que se refere ao Convénio de 1968 a situação não é muito diferente, não fazendo qualquer referência explícita à partilha de caudais. Essa partilha aparece, no entanto, subjacente nas actas anexas onde são apresentados os cálculos do potencial energético, obtidos por produto do caudal médio anual pela queda. É ao abrigo deste convénio que está sendo executado o aproveitamento de Alqueva, no rio Guadiana

Não houve a preocupação, nem rio a rio, nem globalmente, de repartir o caudal entre os dois países em partes iguais ou segundo um critério previamente fixado. Há, no entanto, referências a consumos e retiradas de água nos troços a montante, caso dos previstos para o canal de derivação Tejo-Segura.

Da análise destes Convénios pode inferir-se, no que se refere à partilha dos caudais, que:

- não há referências precisas a limitações de natureza ambiental ou outras, relacionadas com a utilização dos caudais;
- a caracterização dos caudais a atribuir a cada País é pouco eficaz pois não permite a sua verificação e controlo.

Constata-se igualmente, o que se compreende face às datas em que foram elaborados, que as matérias de protecção dos recursos hídricos e da qualidade da água estão omissas ou são tratadas muito sumariamente.

5.3 – *Nova Convenção*

Em 1999 foi ratificada (Decreto do Presidente da República nº 182/99, de 17 de Agosto) e veio a entrar em vigor no início deste ano a «*Convenção sobre a Cooperação para a Protecção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas*» que havia sido assinada em Albufeira

em finais de Novembro de 1998. Esta convenção determina um vasto programa de cooperação entre as autoridades dos dois Estados para a gestão coordenada dos recursos hídricos das bacias compartilhadas e mandata a Comissão para a Aplicação e o Desenvolvimento da Convenção para o efeito.

Esta nova Convenção traduz no plano normativo uma perspectiva moderna em que à problemática da partilha quantitativa dos caudais, está permanente associada a perspectiva ambiental e holística na análise de todos os aspectos que se relacionam com as bacias hidrográficas partilhadas pelos dois Países. Trata-se pois duma abordagem em que estas bacias são consideradas como um todo harmónico e em que o normativo se baseia na obrigação de cooperação com base na igualdade de soberania entre Estados.

Os aspectos de natureza técnica que são objecto desta convenção têm a ver fundamentalmente com:

(*a*) partilha dos caudais;
(*b*) qualidade das águas e o controlo da poluição numa perspectiva da procura do equilíbrio entre a protecção do ambiente e o aproveitamento dos recursos hídricos necessários para o desenvolvimento sustentável dos dois países;
(*c*) avaliação dos impactes dos diferentes projectos existentes e a desenvolver nas bacias hidrográficas dos rios transfronteiriços;
(*d*) gestão coordenada dos recursos hídricos gerados nessas bacias designadamente em situações hidrológicas extremas;
(*e*) estabelecimento de «caudais mínimos garantidos«;
(*f*) intercâmbio de informação.

Em relação ao ponto (*d*) salienta-se a boa cooperação que tem vindo a existir entre os dois países de que resultou uma forte atenuação em Portugal dos efeitos das cheias no rio Tejo ocorrentes em 1997.

Salienta-se a importância da «Comissão para a Aplicação e o Desenvolvimento da Convenção», que constitui o órgão privilegiado de resolução das questões relativas à implementação e aplicação da Convenção e a consequente necessidade de garantir que seja dotada de todos os meios para o cumprimento dos objectivos consagrados no texto do acordo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O homem tem tido um comportamento que evidencia uma ausência de compreensão para o facto de que a água é um recurso escasso. A não alteração deste comportamento pode conduzir o mundo a uma situação de forças em conflito.

A água, nas suas componentes sócio-económicas de abastecimento às populações e à indústria, rega, suporte aos eco-sistemas, produção de energia, turismo, transporte, pesca, lazer, é um factor vital de desenvolvimento sustentável dos Países. Como recurso estratégico, a água faz necessariamente parte das políticas sectoriais.

Como consequência do aumento das necessidades de água são de prever:

- conflitos entre utilizadores: abastecimento às populações, rega, indústria, turismo, energia;
- conflitos internos movimentando interesses regionais dentro do mesmo país (ex: Espanha);
- conflitos de interesses sobre o uso da água em rios e bacias hidrográficas partilhadas por mais que um país (145 países têm territórios em bacias de rios internacionais).

O acréscimo da procura de água, associado ao consequente aumento das cargas poluentes, torna cada vez mais caras as soluções para a satisfação das necessidades de água.

A adequada gestão dos recursos hídricos, constitui, assim, um imperativo de todos os Países, devendo ter em conta, entre outros, os seguintes grandes desafios:

- aumento dos consumos de água
- aumento das cargas poluentes
- aumento do risco de cheias
- alterações climáticas
- acréscimo dos conflitos entre utilizadores
- agravamento dos problemas transfronteiriços e entre regiões do mesmo país.

BIBLIOGRAFIA

- ANETEC (1997), *The Technological feasibility of Trans-European Hydrological Networks* Agency for Natural Resources, Energy and Technology. STOA, European Parliament. PE 166 679, Luxembourg
- GLEDITSCH, N. P. et al (1977), *Conflict and the Environment*. Kluwer Academic Publishers.
- HAUPT, A.; KANE, T. T. (2000), *Population Handbook*. Population Reference Bureau, 4.ª Edição Washington, D.C.
- POSTEL, S. (1992), *Last Oasis. Facing Water Scarcity*. The Worldwatch Environmental Alert Series. Worldwatch Institute, U.S.A. W.W. Norton & Company, Inc.. New York.
- ROSE, L. (1993), *Shared Water Resources and Sovereignty in Europe and the Mediterranean*. IBRU Boundary and Security Bulletin, October.
- SAMSON, P.; CHARRIER, B. (1997), *International Freshwater Conflict: Issues and Prevention Strategies*, August.
- SERRA, P. (1997), *Cooperação Luso-Espanhola para a Protecção e Utilização Equilibrada e Duradoura dos Cursos de Água Compartilhados*. Simpósio Sobre Aproveitamentos Hidroeléctricos. APRH, Lisboa.

ACADEMIA DE MARINHA

OBRAS PÚBLICAS EM GOA

ENCOMENDA, FINANCIAMENTO E EXECUÇÃO

PEDRO DIAS

LISBOA– 2004
III

OBRAS PÚBLICAS EM GOA
ENCOMENDA, FINANCIAMENTO E EXECUÇÃO

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, em 17 de Fevereiro de 2004, pelo Prof. Doutor Pedro Gonçalves Dias.

1. A Coroa e a administração das obras públicas no Estado da Índia

Uma das questões menos estudadas no âmbito arquitectura e ao urbanismo portugueses do Estado da Índia é a que engloba a concepção, o financiamento e a gestão das obras públicas, quer de cariz militar, doméstico, civil ou religioso. Julgamos que esta situação deve-se, essencialmente, ao pressuposto tão comum ainda hoje, sobretudo na bibliografia estrangeira, de que a governação do Império Ultramarino Português foi sempre um acto casuístico, sem rigor ou sistematização, à mercê da vontade do soberano e da maior ou menor capacidade dos seus validos e ministros. Mais ainda, são muitos os autores que se limitam ao tópico da comparação entre Portugal e o Império de Castela e, invariavelmente, concluem a(1) superioridade da administração dos Áustria sobre a dos membros da Casa de Avis e da Casa de Bragança. Ora, nada é mais errado e só se pode chegar a uma tal conclusão por completa ignorância da realidade que as fontes documentais e os vestígios arquitectónicos e urbanísticos atestam. Na verdade, a Coroa Portuguesa teve sempre um controle apertado sobre o que se passava no seu Império, na sua talassocracia atlântica e índica e nos territórios senhoreados por tratado, arrendamento, descobrimento ou conquista(2).

Em relação ao Estado da Índia, e a Goa, que é o objecto deste nosso breve estudo, a autoridade suprema, nesta como nas outras matérias, era o vice-rei ou o governador no caso de não haver vice-rei, na altura, que se elevava acima de todo um complexo conjunto de orgãos e funcionários palatinos.

---

(1) Pedro Dias, *História da Arte Portuguesa no Mundo (1415-1822). O Espaço do Índico*, Lisboa, 1998, p. 38 e segs.

(2) Joaquim Candeias Silva, *O Fundador do «Estado Português da Índia»*, D. Francisco de Almeida. 1457 (?)-1510, Lisboa, 1996; Ralph Charles Boxer, *O império colonial Português (1415-1825)*, Lisboa, 1981; Luis Filipe Thomaz, *«Estrutura Política e Administrativa do Estado da Índia no final no século XVI», (Catálogo da Exposição) Os construtores do Oriente Português*, Lisboa, 1998, p. 53 e segs.; Francisco Bethencourt, *«O Estado da Índia»*, *História da Expansão Portuguesa*, direcção de Francisco Bethencourt & Kitthi Chauduri, Lisboa, 1997, vol. II, p. 284 e segs.

O Estado da Índia, assumiu uma clara identidade política com a nomeação do 1.º governador e vice-rei D. Francisco de Almeida. Numa fase inicial, os governadores e vice-reis concentraram a generalidade dos poderes, não sendo clara a divisão de tarefas e mesmo uma organização administrativa ou política. Só paulatinamente e com a dimensão da territorialidade do Estado Luso-Indiano é que se foi estabelecendo uma burocracia que o conformou.

O número de oficiais foi crescendo, à medida que a sua especialização se tornava maior. Em poucas décadas, o Vice-Reino tentava imitar o Reino, em tudo o que não colidisse com a indiscutível precedência da Corte lisboeta (ou madrilena, consoante os tempos).

Numa primeira fase, mais do que relações institucionais, verificou-se uma ligação pessoal ao representante da Coroa Portuguesa, sem uma hierarquia bem definida. No entanto, como a empresa da Índia era sobretudo uma empresa comercial, foram os orgãos deste sector de actividade que primeiramente tiveram uma estrutura mais definida, estabelecendo-se, em Cochim, a Casa da Matrícula, a Vedoria da Fazenda e a Casa dos Contos, que tinham a cargo a gestão e fiscalização financeira, e a Relação, um tribunal de segunda instância.

A residência do vice-rei era o centro administrativo por excelência, fixando-se em Goa, depois de algum tempo de itinerância, como sabemos. Ele foi inicialmente, em simultâneo, o capitão-mor, o governador e o vedor da Fazenda e tinha responsabilidades sobre o Comércio e sobre a administração da Justiça. Levou algum tempo até que estas funções fossem separadas. Afinal, a própria configuração espacial do Estado da Índia demorou um século até atingir a sua plenitude.

Havia matérias que só o governador ou vice-rei podia administrar, e em nome do rei, nomeadamente áreas da Justiça, como perdões e atribuições de mercês. Depois, também as funções judiciais foram passadas para as mãos de técnicos, de juristas, nomeadamente dos ouvidores, enquanto as fiscais e financeiras foram dadas aos vedores da Fazenda ou, na falta destes, aos feitores. Nasceram a importantíssima Casa dos Contos, com um novo regimento em 1589, que melhorou a estrutura anterior, e a Matrícula Geral, instituições cuja origem parece remontar a 1517.

O vice-rei tinha a seu lado um conselho de capitães, que o coadjuvava e cuja origem se encontra já no regimento de D. Francisco de Almeida([3]).

Em 1505, surgiu o ofício de secretário de Estado, o primeiro dos quais foi Gaspar Pereira([4]). Competia-lhe relatar todos os feitos do governador ou vice-rei e fazer chegar esses relatórios às mãos do monarca. O cargo parece ser de

([3]) Regimento que levou D. Francisco de Almeida, quando foi por capitão-mor para a Índia, (ANTT – Maço 2 de Leis, n.º 13).

([4]) João de Barros, *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, edição de Hernâni Cidade & Manuel Múrias, Lisboa, 1945, Década II, Liv. III, cap. IX, p. 144.

origem espanhola e ter sido adoptado pela nossa Corte, em Lisboa. O secretário coadjuvava no despacho e nunca saía da companhia do seu superior, e era o elo de ligação com a restante massa de burocratas da corte vice-reinal.

Goa foi ganhando autonomia, até porque a distância a isso obrigava, rivalizando a corte goesa com a reinol, o que os nossos monarcas tentavam contrariar. Os vice-reis, com o seu cerimonial elevavam a sua pessoa a níveis insuspeitados, como relatam os diversos viajantes que estiveram na capital portuguesa do Oriente.

No fim do século de Quinhentos, foram criados novos orgãos junto do vice-rei: o Conselho dos Três Estados, presididos pelo próprio e a que assistiam o arcebispo, os membros do Conselho de Estado e representantes dos três estados; o Tribunal da Bula da Cruzada, a funcionar em 1593; e o Tribunal de Contas, instituído por carta régia de 14 de Janeiro de 1599, em que participavam igualmente o chanceler da Relação, o vedor-geral da Fazenda e o procurador da Coroa.

Lisboa tentou cercear as tendências demasiadamente autonomistas dos seus representantes, limitando, desde logo a duração dos mandatos dos vice-reis a três anos. Na Corte, o monarca tomava conhecimento de tudo o que se passava e, na torna-viagem, dava as suas instruções que, no entanto, nem sempre eram seguidas. Mesmo quando da União Ibérica, entre 1580 e 1640, o sistema continuou a funcionar, sendo as ordens emanadas quer Lisboa quer de Madrid. O rei enviava também à Índia altos funcionários, para inspeccionar a Administração e a Justiça, mesmo sem aviso prévio, além de que fazia também directamente mercês de cargos na máquina administrativa indiana. No tempo da dinastia de Áustria, houve alguns conflitos entre o vice-rei residente em Lisboa e a Corte de Madrid, demorando por vezes ainda mais do que antes as respostas aos pedidos formulados por Goa e pelas outras cidades do Império. Qual era a fronteira entre as autoridades de Lisboa e o Conselho de Portugal em Madrid é algo que ainda falta apurar cabalmente.

Um passo importante na administração dos territórios atlânticos e índicos foi a criação do Conselho Ultramarino por decreto datado de 14 de Julho de 1643, dado por D. João IV(5). Era inicialmente composto por três conselheiros e tinha sensivelmente as mesmas funções do efémero Conselho da Índia instituído por D. Filipe II, em 1604. Estavam-lhe agora atribuídas todas as matérias e negócios de qualquer qualidade tocantes ao Estado da Índia e demais possessões, nomeadamente, as relacionadas com a construção, aumento, restauro, manutenção ou reforma das fortalezas e outras obras públicas. Ao Conselho Ultramarino haveriam de ir todas as cartas e despachos que fossem enviados desses territórios ao rei. As suas atribuições eram enormes e a Corte desejou assim controlar mais eficazmente

(5) Marcelo Caetano, *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua História*, Lisboa, 1967.

todos os territórios de além-mar. É evidente que foram a Índia e o Brasil que mais tempo tomaram aos ilustres conselheiros, sempre recrutados entre a nata da nobreza e alto funcionalismo áulico. Com o passar do tempo, este orgão conheceu algumas alterações no seu funcionamento e, em 1763, o marquês de Pombal criou outra instância mais especializada, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Os assuntos religiosos, mesmo muitos que tinham por objecto obras em igrejas e outras instalações do clero regular ou secular passavam pela Mesa da Consciência e Ordens, instituição criada por D. João III, em 1532, com vocação essencialmente jurídica, mas cujo âmbito se foi alargando paulatinamente e estendida a todo o Império Ultramarino.

Em Goa, havia também instituições autárquicas que, amiudadamente, entravam em choque com o mais alto representante de Lisboa, como era o caso do Senado e da Câmara. Ambas têm para nós a maior importância, no caso em apreço das obras públicas, até porque tinham em certos domínios total liberdade e capacidade de decisão, sem ter que recorrer a outos poderes. No entanto, foi comum assistir aos pedidos das câmaras ao vice-rei ou ao rei de auxílio financeiro, para empreitadas que não conseguiam suportar sozinhas.

2. O controle exercido pela Corte sobre as obras públicas em Goa e no Estado da Índia.

O que nos interessa essencialmente neste breve trabalho é a encomenda, o financiamento e a gestão das obras públicas de urbanização e arquitectura, e é nessas actividades que nos vamos concentrar, vendo como o rei, o vice-rei, o Senado e a Câmara intervieram nestes processos, ao longo de quase três séculos. É claro que as construções não foram apenas promovidas por estas instituições, mas também pelas ordens religiosas, pelo clero diocesano, pelas confrarias, e também pelos particulares. Algumas obras religiosas podem ser consideradas como obras públicas, como é o caso das construções das sés, igrejas paroquiais, seminários diocesanos, hospitais e casas das misericórdias. O Padroado Português do Oriente outorgava ao rei direitos e responsabilidades que levaram para a órbita do Estado questões da esfera espiritual, mas que necessitavam de infra-estruturas e, por isso, entravam claramente no campo do temporal. Como lembrou António da Silva Rego, as duas principais obrigações inerentes ao Padroado eram a gestão e manutenção das dioceses e do respectivo pessoal e, em segundo lugar, a difusão da Fé. A posse das dioceses implicava a responsabilidade de zelar pela sua administração, a apresentação à Santa Sé dos respectivos prelados, e a apresentação aos arcebispos ou bispos dos diversos cónegos, párocos, prebendeiros, etc.(6).

(6) António da Silva Rego, *Le Patronage Portugais de l'Orient*, Lisboa, 1957, p. 26 e segs.

Como já dissemos, a Corte de Lisboa tentava controlar o mais que podia o que se passava no Estado da Índia, até porque os capitais gastos eram públicos e sempre escassos. Uma das provas desse desejo de tentar conhecer pontualmente tudo, apesar da distância, é o pedido reiterado de relatórios escritos e de vistas desenhadas de povoações e fortalezas. Mesmo relativamente aos primeiros tempos da presença portuguesa na Índia, temos prova disso. Os moradores de São Tomé de Meliapor, por exemplo, disseram a D. João III, em 1537, que Gaspar Correia desenhara a povoação e lhe enviara esse mesmo desenho(7).

As fortificações eram a primeira preocupação da Corte, pois delas dependia a segurança das navegações e do comércio, e era no seu interior que se encontravam as feitorias, os armazéns e as alfândegas. Não conhecemos, no entanto, relativamente ao espaço do Índico, nenhum regimento de fortificação como os da Ilha da Madeira, de 1567 e 1562(8), mas há diversos documentos que nos mostram como é que tudo funcionava.

Através dos regimentos dados aos governadores e vice-reis – a começar pelo de D. Francisco de Almeida – vê-se que o desconhecimento do terreno e das situações concretas, do ponto de vista político e militar, propiciavam ordens vagas e genéricas, para fundar e fazer casas fortes ou feitorias. Só com o passar dos anos e a estruturação efectiva do Estado Português da Índia, é que a Corte começou a conhecer melhor o que se passava. Se apenas suspeitamos que D. Manuel I tinha interesse em perceber o que por lá se fazia, temos a certeza, relativamente a D. João III. As palavras que transcrevemos, extraídas de uma missiva mandada a D. João de Castro, em Março de 1546, são elucidativas: «*...Eu folgaria de ver o debuxo das primcipaes fortalezas que tenho nesas partes, e porque quamto mais particullarmemte as podese ver mayor comtemtamemto receberia, vos emcomemdo muyto que se laa ouver allguma pesoa que o saiba bem fazer me emvyeis cada huma dellas e asy a cidade ou lugar em que estiver, e o sytio della, feita em cartaz, ou em allguma madeira leve feito tudo per petipé, e de taal moodo, que se posa bem ver o que delas quiser saber...*»(9). Essa pessoa a quem D. João de Castro haveria de pedir que desenhasse as cidades para el-rei foi Gaspar Correia, o cronista autor das *Lendas da Índia*, que desempenhou também o cargo de vedor das obras da cidade de Goa e que já, em 1537, desenhara São Tomé de Meliapor.

Mais tarde, através da carta enviada por D. Filipe II ao vice-rei D. Duarte de Meneses, a 28 de Janeiro de 1588, vê-se que a Corte também exigia informações completas sobre o ritmo dos trabalhos e as necessidades das defesas. Já não era uma simples curiosidade de um rei culto e com gosto pela arquitec-

(7) *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente - Índia*, edição de António da Silva Rego, 2.ª edição, Lisboa, 1991-1996, vol. II, pp. 218-229.

(8) Rui Carita, *O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carta da Madeira de Bartolomeu João (1654)*, Funchal, 1984.

(9) *Documentação...*, vol. III, pp. 275-276.

tura, mas um imperativo do Estado: «*...deuem vir sempre as traças e relações das fortalezas sobre que me escreuerdes com as cartas, e por quantas forem as vias, pera vos mandar escrever o que ouuer por bem que se faça nas materias delas...*»([10]). Chegava a ser o próprio rei quem mandava o engenheiro-mor desempenhar certas tarefas, e voltamos à mesma missiva «*...e mandeis a ela* (à fortaleza de Malaca) *o Engenheiro Joaõ Bautista pera que vessite a fortificação que se está fazendo naquela fortaleza, e deixe ordenado o que ao diante nela se ouuer de fazer, e me avisareys do estadao em que a achar o dito João Bautista com relaçaõ e traça do que nessa fortaleza estiuer feito e se ouuer ymda de fazer...*».

Mas, nem sempre os capitães das ditas fortalezas cumpriam o que estava determinado, fazendo obras de maior ou menor volume por sua iniciativa, sem consultar a Corte, o que desagradava ao monarca e ao Conselho de Estado. Em 1590, foi mandada nova provisão régia, pela qual se ameaçam os capitães com o pagamento coercivo dos seus bens pessoais das obras que não tivessem a aprovação prévia do vice-rei ou do governador([11]).

Por vezes os engenheiros-mores escreviam directamente ao rei, dando conta dos seus trabalhos e enviando plantas e desenhos do que tinham projectado ou do que estavam a fazer. João Baptista Cairato foi um dos que mais usou este expediente, talvez por desinteligências com o próprio vice-rei. Júlio Simão procedeu do mesmo modo e, num dos seus relatórios, fez até uma apreciação às obras que haviam sido projectadas e começadas pelo seu antecessor. Em 1621, por exemplo, escreveu sobre Cochim, Cananor, Mangalor, Barcelor e Onor([12]). A prática continuou e, para um período bem posterior, quando já havia diversos militares graduados com o cargo de fortificadores ou inspectores, podemos citar os escritos de Francisco Tossi Colombina, de cerca de 1758, cujo original se guarda na Biblioteca Nacional de Lisboa([13]).

A importância das construções militares levou à criação do cargo de engenheiro-mor da Índia, em 1589. Esta dignidade é tardia, pois essa função tinha anteriormente outras designações, tais como «*mestre das obras destas partes da Indea*» e «*mestre das obras de Sua Alteza*»; foi o caso de Afonso Madeira, nomeado em 1546([14]). Antes deste também outros mestres serviram sob as ordens dos vice-reis e governadores, com iguais tarefas e por nomeação régia. Contam-se entre eles Tomás Fernandes, designado por Fernão Lopes de Castanheda «*mestre das obras del-rei na India*», cargo explicitado pela carta de D.

([10]) *Arquivo Portuguez-Oriental*, Nova Goa, 1857-1877, fasc. 3, p. 117.

([11]) *Archivo Portuguez – Oriental*, fasc. 5 - 3, pp. 1256-1257.

([12]) *Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções*, edição de Raimundo de Bulhão Pato e António da Silva Rêgo, Lisboa, 1880-1977, vol. VII, pp. 306-308.

([13]) *BNL – Colecção Pombalina*, códices n.º 643 e nº 648.

([14]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário dos Architectos, Engenheiros e Contructores Portuguezes*, Lisboa, 1899-1922, vol. II, pp. 114-115.

Manuel I, de 1516, confirmada por D. João III, em 1524. Francisco Pires, Leonardo Vaz, Inofre de Carvalho e Simão de Ruão foram oficialmente «*mestres das obras reais da Índia*», mas o primeiro a ser clara e indubitavelmente designado como «engenheiro-mor» foi o italiano João Baptista Cairato, com 200 cruzados de renda pagos da Fazenda do Estado da Índia. Herédia chama-lhe mesmo arquitecto-mor, na Declaraçam de Malaca([15]).

O vencimento destes altos funcionários eram estabelecidos por carta régia, mas saía da receita geral do Estado da Índia, mesmo quando parte dessa verba era paga em Lisboa, às mulheres dos técnicos. Em nenhum dos Livros de Receita e Despesa da Índia que conhecemos encontramos registado o pagamento ao engenheiro-mor, ao contrário com o que se passa com o mestre da Ribeira, o ferrador, o mestre dos tanoeiros, o mestre dos calafates, etc., o que nos leva a acreditar que essa verba estaria consignada noutra lista de beneficiários de tenças e ordenados, na matrícula geral. No entanto, relativamente a alguns anos, aparecem registos de pagamentos a mestres, ao que parece situações transitórias.

Em 1574 e em 1581, havia um mestre de obras na fortaleza de Diu que vencia 37.200 reais de ordenado([16]).

Já o mocadão dos pedreiros da Ribeira de Goa está normalmente assinalado, com o ordenado de 21.600 reais por ano. Nas despesas de 1588, as obras de reparação da fortaleza de Ceilão estão assinaladas, com o pagamento dos vencimentos dos 15 pedreiros e cabouqueiros activos, à razão de 4 xerafins mensais a cada um. Em 1571, também se regista um mestre de obras a vencer 8.000 reais, no Orçamento do Estado da Índia([17]). É evidente que estes mestres de obras que estão assinalados não são os mestres das obras reais, mas oficiais nomeados localmente ou pelo vice-rei.

Não era o mestre das obras reais nem o engenheiro-mor quem ficava à frente dos estaleiros, mas empreiteiros-construtores escolhidos, normalmente, através de concursos públicos. Sabemos como é que tudo se passava habitualmente. Em 1606, D. Filipe III determinou que, quando se fizesse qualquer obra de fortificação, o vice-rei com o arquitecto ou com o engenheiro-mor fariam a traça e mandá-la-iam à cidade – neste caso a Goa – que deveria correr com ela, depois de lançar pregões e de chamar os mestres pedreiros à Câmara, onde se arrematariam por braças, segundo o preço mais baixo. Os ditos mestres teriam de dar fiança em dinheiro e o pagamento

([15]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário...*, vol. I, p. 154.

([16]) Vitorino Magalhães Godinho, *Les Finances de L'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635)*, Paris, 1982, p. 178; Artur Teodoro de Matos, *O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo, Ponta Delgada*, 1982, p. 81 e segs.

([17]) *O Orçamento do Estado da Índia*. 1571, edição de Artur Teodoro de Matos, Lisboa, 1999, p. 49.

seria gradual, à medida em que fossem concluindo aquilo a que se tinham obrigado([18]).

Os mestres de obra tomavam nessa altura um lugar de relevo, até porque muitas vezes os tracistas partiam para outras paragens. Isto acontecia sobretudo se os planos eram da autoria do engenheiro-mor que corria as ribeiras do Índico, entre o Guzarate e Malaca, traçando, escrevendo apontamentos, fiscalizando, etc.

Lembremos o que sucedeu com o visitador da Companhia de Jesus Alessandro Valignano, em 1586, em Goa, que pretendeu que João Baptista Cairato lhe desenhasse a nova Casa Professa do Bom Jesus de Goa, mas o arquitecto italiano não se podia demorar mais tempo do que o necessário, para tratar da fortificação, pelo que teve que se contentar com os conselhos e alguns desenhos de obras europeias que este tinha consigo([19]).

Os mestres-de-obras eram homens práticos, formados numa aprendizagem longa, em que se subia na hierarquia do estaleiro, até ganhar independência. Na sua órbita estavam os aparelhadores e, depois, os pedreiros, canteiros, cavouqueiros, caleiros, auxiliares, carregadores e também os oficiais do ramo da carpintaria de construção e de forros. Outros especializavam-se em pavimentos, em revestimentos cerâmicos e na colocação de telhas ou vidraças, mais frequentemente carepas, nesta cidade. Um estaleiro em Goa completava-se com carreiros e barqueiros, e com os homens da administração e fiscalização, os vedores, escrivães da obra, apontadores, olheiros, arrecadadores de rendas, pagadores, fiéis de armazém, etc.

As verbas necessárias para as obras de fortificação eram concedidas pela Coroa ou provinham de impostos e taxas, como a tão discutida de 1%, a que todas as cidades e fortalezas estavam obrigadas. Por vezes, esta percentagem era alterada, consoante as necessidades de momento, contraindo os vice-reis também empréstimos junto de instituições religiosas e assistenciais, para acudir a situações de maior aperto.

Houve momentos em que as pratas das igrejas foram requisitadas e vendidas, para custear as armadas ou fortificações, o que causava transtornos enormes ao clero que muito dificilmente conseguiu reaver o valor das alfaias. Em 1606, por exemplo, o arcebispo frei Sebastião de São Pedro emprestou 16.000 pardaus, para o apresto do socorro a Malaca. O reembolso foi feito muito depois, e apenas com 2.000 xerafins por ano([20]).

A preocupação da Corte com as fortalezas estendia-se ao armamento, e os governantes, em Lisboa ou Madrid, davam ordens expressas sobre esta matéria,

---

([18]) *Archivo Portuguez – Oriental*, fasc. 1-2, pp. 177-178.

([19]) Pedro Dias, «*A construção da Casa-Professa do Bom Jesus em Goa*». In Memoriam Carlos Alberto Ferreira de Almeida, Porto, 1999, vol. I, p. 289.

([20]) *ANTT – Documentos Remetidos da Índia*, Livro 21, fl. 79 v.º-80

enviando armas e munições, mandando fazer canhões nas praças indianas, etc. São muitíssimos os documentos que provam esta preocupação constante e os inventários da artilharia conservados contam-se por dezenas. Só como ilustração, lembremos a carta régia de 8 de Março de 1619, pela qual o monarca ordenou ao vice-rei D. João Coutinho que cumprisse o capítulo 46 do regimento que levara para a Índia, quando foi tomar posse, pelo qual lhe era ordenado que fossem favorecidos os mercadores que fornecessem cobre para as fundições e a forma como tinham que ser feitas as peças para cada fortaleza([21]). A resposta foi dada já pelo governador Fernão de Albuquerque, dado o falecimento, entretanto, do vice-rei, sendo dada conta à Corte de que tinham sido fundidas já 32 peças, mas que o cobre importado expressamente da China era de muito fraca qualidade.

3. **Arquitectura Civil de Goa da Responsabilidade da Coroa**

Vamos ver quais eram os edifícios de Goa que estavam sob a alçada do governo do Estado da Índia e também analisar alguns dos casos emblemáticos de empreitadas públicas realizadas, em Goa e no seu aro, do século XVI até ao fim do século XVIII, e de que possuímos suficiente informação documental e até gráfica.

De iniciativa do vice-rei, entre as obras mais importantes datadas do século XVII, conta-se o cais que o vice-rei conde de Linhares mandou fazer, ao longo do Mandovi, desde a ponte de Pangim, também de sua iniciativa, até ao passo de Ribandar, numa extensão cerca de 2,5 quilómetros([22]). A construção da ponte tinha sido incessantemente pedida pela cidade, tendo os vereadores explicitado que devia ser suficientemente larga, para dar passagem a quatro cavalos a galope ou a três palanquins, aludindo-se também às suas funções defensivas, pois permitia a rápida passagem das tropas entre Pangim e a cidade de Goa. Os trabalhos começaram em 1633([23]), e continuaram durante mais alguns anos([24]).

Fazendo uma breve viagem pela cidade, para conhecer os edifícios públicos, cujas obras eram promovidas pela Corte ou, pelo menos autorizadas por ela, comecemos pelo Arsenal da Marinha, mais conhecido por Ribeira das Naus. Estendia-se ao longo do Mandovi, separando a sua fachada da linha de água uma ampla praça que confinava com o cais de Santa Catarina, como se vê no desenho de Huyghen van Linschoten, datado de 1596. Foi um dos edifícios que esteve constantemente em obras, dada a necessidade de o adaptar a novas

([21]) *Documentos Remetidos da Índia*, vol. VI, pp. 36-38.

([22]) António Bocarro, *O Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia*, edição de Isabel Cid, Lisboa, 1992, vol. II, p. 131.

([23]) *Diário do 3.º Conde de Linhares, Vice-Rei da Índia*, edição de Ataíde e Mello, Lisboa, 1937, vol. I, p. 41.

([24]) *BGUC – MNS 460*, fl. 20, fl. 21 v.º e fl. 212.

funções e até ao aumento do movimento. Foi defendida do lado do rio com uma muralha e dotada de artilharia, para prevenir ataques inimigo.

Temos conhecimento de um documento datado de 22 de Setembro de 1526, um contrato de arrematação das obras de construção das tarecenas, que ficaram a cargo de dois mestres, Jorge Dias e João Rodrigues. Outro mestre que também participou nesta empreitada chamava-se Jorge Gomes([25]).

A Ribeira sofreu um grande incêndio, em 1753, vindo a ser reconstruída, por iniciativa do governo de D. José I, a partir de 1773, aproveitando-se o ensejo para fazer a sua modernização e regularização.

Construção que merece ser citada, ao longo dos cais de Santa Catarina e dos vice-reis, era a Alfândega. Foi mandada construir pelo vice-rei D. Constantino de Bragança, em 1562, ficando o cais privativo, junto dos armazéns([26]). Outro edifício mais amplo ainda foi mandado construir por D. Filipe I de Portugal, em 1594([27]). As obras demoraram, ao ponto do rei reclamar junto do vice--rei, pois a falta de cumprimento das suas ordens fazia com que houvesse muitos descaminhos de direitos e fazenda([28]).

O palácio da Fortaleza ou dos vice-reis era o mais importante e de maiores dimensões de toda da cidade. Como o palácio real lisboeta ficava junto ao rio e, ainda mais, numa praça com o mesmo nome, o terreiro do Paço.

O seu núcleo primitivo fazia parte da velha fortaleza de Adil-Shá, junto aos muros da cidade que foi por Afonso de Albuquerque, sendo aí instalada a residência principal do então capitão da cidade. Em 1554, D. Pedro de Mascarenhas mudou-se para estas instalações, deixando o primitivo palácio dos vice--reis, situado mais acima,no terreiro do Sabaio. Conhecemos bastante bem o seu aspecto e estrutura, graças a diversas descrições e aos levantamentos feitos em 1779. O edifício foi crescendo à medida em que surgiam novas necessidades, sem um plano pré-determinado e a existência de uma construção dificultava arranjos adequados ao gosto barroco.

Junto do Palácio dos vice-reis ficava o palácio da Relação, instituição que datava de 1544. Este edifício também tinha grandes dimensões e possuía até uma capela própria, tendo evoluído à medida que a Relação ganhou importância. Com a transferência da Relação, para Pangim, em 1818, o tribunal entrou em ruína, tendo depois desaparecido completamente([29]).

O palácio do Senado da Câmara de Goa ficava em frente do Palácio da Inquisição e junto ao estanco real dos tabacos, conformando o terreiro do Sabaio.

([25]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário...*, vol. I, p. 278.

([26]) *Archivo Portuguez Oriental*, fasc. 1-1, pp. 58-59.

([27]) *Archivo Portuguez Oriental*, fasc. 3, p. 434.

([28]) *Documentos Remetidos da Índia...*, vol. VIII, pp. 180-181.

([29]) M. J. Gabriel de Saldanha, *História da Goa. Política e Arqueológica*, 2.ª edição, Nova Delhi, 1990, vol. II, pp. 178-179.

Atingiu grandes dimensões e opulência, com as suas salas de reunião e audiência decorada com pinturas dos vice-reis e com os bustos dos monarcas lusitanos. No tempo do governo do conde de Torres Novas o Senado da Câmara passou a ter novo edifício, agora em Pangim.

O tronco, ou cadeia principal, ficava anexo ao palácio do vice-rei, passando depois, para novo edifício contíguo ao Tribunal da Relação. Existia desde o tempo da conquista e, em 1511, foi dotado de uma capela privativa, para apoio espiritual dos detidos. Nesta época, tinha um forte dispositivo de segurança, com uma entrada com cinco portas, para impedir a evasão dos presos. Havia mais três cadeias em Goa, no início do século XVII: os cárceres privativos da Inquisição, o aljube, cuja responsabilidade cabia ao arcebispo, e a sala dos Braga, situada na Alfândega, para onde iam os condenados a servir nas galés([30]).

O palácio da Inquisição também era conhecido por palácio do Sabaio e no seu edifício viveram os primeiros vice-reis, até à transferência para o palácio da Fortaleza, como acima dissemos. A sua origem remonta ao período muçulmano, aqui vivendo o Adil-Shá. Apesar de ter também desaparecido, há um importante conjunto gráfico composto por plantas dos seus três pisos e por cortes datados de meados do século XVIII.

Trabalhou aqui o engenheiro-mor Júlio Simão que elaborou novos planos que enviou para a Corte, onde o rei os analisou e tomou decisões, ordenando que as obras se fizessem. A ordem de Madrid chegou, em 1616([31]). Na monção de 1619, parte do edifício ruiu, pelo que foi necessário repará-lo de novo([32]). Em 1634, D. Filipe III, sempre atento às questões goesas, perguntou o que era necessário fazer e quanto dinheiro faltava; dois anos volvidos já decorriam as obras([33]).

O desaparecido palácio da «casa da pólvora», de que temos diversos registos gráficos, foi inicialmente uma residência de veraneio dos vice-reis. Segundo uma lápide, foi realizado sob o governo de D. Francisco da Gama, portanto, entre 1597 e 1600, mas as obras do palácio propriamente dito só parece terem acabado trinta anos depois, já durante o governo do conde de Linhares.

No final do século XVII, foram efectuadas algumas obras sob a direcção do engenheiro Manuel Peres da Silva([34]), mas essas não foram as últimas.

A instalação e bom funcionamento da Torre do Tombo de Goa foi uma preocupação da Corte, ao longo dos tempos. Seleccionámos uma carta régia

([30]) *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, vol. II, pp. 21-22.
([31]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário...*, vol. III, pp. 56-57.
([32]) *Documentos Remettidos da Índia...*, vol. VI, pp. 231-232.
([33]) *ANTT – Documentos Remetidos da Índia*, Livro 31, fl. 235-236; Livro 36, fl. 310; Livro 37, fl. 259; BGUC – Mns. 460, fl. 18; Mns 645, fl. 11.
([34]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário...*, vol. II, p. 257.

de 8 de Janeiro de 1598, através da qual sabemos que o edifício tinha sido acabado e as respectivas chaves entregues ao seu guarda-mor, Diogo do Couto([35]). Era esta também uma das construções de carácter civil mais emblemática da cidade.

A 24 de Janeiro de 1511, já existia um hospital, em Goa pois Afonso de Albuquerque mandou dar-lhe quatro cotonias([36]). Ficou conhecido como Hospital Real e situava-se junto ao Arsenal e à igreja de Santa Catarina. Ao que parece, em 1603, as obras estavam paradas por falta de verbas([37]); no entanto, trabalhos importantes já tinham sido levadas a cabo por iniciativa de D. Estêvão da Gama, que refez enfermarias, com grandes varandas, uma nova botica, etc. ([38]).

Outro estabelecimento de assistência de Velha Goa era o Hospital de São Lázaro, fundado por volta de 1530, e administrado pela Santa Casa da Misericórdia e onde se recolhiam leprosos. As obras da primitiva construção estavam acabadas em Março de 1532, recebendo nessa altura o regimento do hospital lisboeta da mesma invocação([39]).

O Hospital de Todos-os-Santos ficava junto à igreja de Santo Aleixo e foi fundado pela Misericórdia, em 1547, para dar conforto e cura aos mais desfavorecidos de Goa. Ao seu lado, o vice-rei conde de Linhares fundou outra instituição congénere dedicada a Nossa Senhora da Piedade, vindo a sua administração a ser confiada ao Senado de Goa, ficando ambos conhecidos como Hospital de Todos-os-Santos e de Nossa Senhora da Piedade.

4. As obras públicas autárquicas de Goa

Relativamente às obras públicas autárquicas, Goa adoptou o regimento de Lisboa, do qual foram mandados apontamentos, onde a questão das empreitadas estava claramente definida.

A Câmara escrevia anualmente ao rei que respondia na volta, fazendo chegar ao vice-rei e a outras autoridades as suas decisões sobre os domínios em apreço. Era frequente a cidade pedir apoio económico, para determinadas empreitadas, que tanto podia ser em espécie como em isenções de impostos ou desvio de certas rendas, ou ainda com a concessão de uma viagem à China, por exemplo. Julgamos que será interessante lembrar algumas passagens do regimento. Logo que os vereadores tivessem eleito o tesoureiro, deviam chamar o vedor e o escrivão das obras, para que estes dessem conta do que estava feito e

([35]) *Archivo Portuguez Oriental*, fasc. 3 – 2, p. 809.
([36]) *Documentação...*, vol.I, p. 120.
([37]) *Archivo Portuguez – Oriental*, fasc. 1-2, p. 86.
([38]) *Documentação...*, vol. II, p. 325.
([39]) *Archivo Portuguez – Oriental*, fasc. 1-1, p. 12.

do que ainda estava por fazer, bem como das necessidades mais prementes e dos gastos estimados. O vedor teria uma casa, cuja chave ele devia guardar, onde ficariam as coisas referentes às ditas obras. Aí, estaria uma arca com duas chaves, uma para o vedor e outra para o escrivão, onde se guardaria o livro de receita e de despesa das obras. «...O vedor sera obrigado de vigiar todalas obras da dita cidade e seu termo, a saber, muros, e barbacaãs, cauas, portas, pontes, fontes, chafarizes, calçadas, canos, e caminhos & que se nõ danefiquem, e porqua despesa do seu repairo venhaõ a maior danno e desesa, e de todo o que vir, e achar que compre de se fazer, requeira na Camara aos vereadores...»([40]).

A cidade de Goa tinha também um vereador encarregado das obras, que devia diligenciar para que as ruas estivessem calçadas e em bom estado e para que os restantes trabalhos corressem céleres e sem gastos desnecessários. Deveria percorrer a cidade, pelo menos mensalmente e, quando achasse necessário, chamar à sua presença o vedor, o escrivão e mesmo o mestre das obras, para pedir esclarecimentos ou para lhes exigir o cumprimento de tarefas de que tinham sido encarregues e que lhe pareciam estarem a ser descuradas([41]).

5. **Planeamento, administração e financiamento das obras de arquitectura religiosa de patrocínio régio.**

As obras de arquitectura religiosa foram também seguidas de perto pela Corte, dado o instituto do Padroado Português do Oriente. O financiamento regular de sés, mosteiros e conventos e igrejas paroquiais está bem documentado nos Orçamentos que conhecemos, alguns até já publicados e comentados. A Coroa pagava as despesas ordinárias e os vencimentos de religiosos e servidores, desde o arcebispo até ao tangedor de orgãos. Empresas maiores, no entanto, obrigavam a medidas excepcionais e, como exemplo, podemos ver, ainda que brevemente, como foi iniciada a nova sé catedral e como foi feito o seu funcionamento. Foi iniciada no reinado de D. Sebastião e a decisão, tomada e pensada desde muitos anos antes, foi consagrada por documento régio de 1562. Por certo que a erecção da diocese em arquidiocese e metrópole, por bula de Paulo IV, em 4 de Fevereiro de 1558, deve ter pesado no sentido desta medida. Neste documento declara-se que havia necessidade de uma nova sé, «...pela que ora haa ser velha e estar daneficada...». Era então prelado de Goa D. Gaspar de Leão Pereira, eleito em 1559. A Coroa previu as formas de financiamento, nomeadamente, através dos bens dos defuntos intestados e sem herdeiros conhecidos,

([40]) *Arquivo Portuguez – Oriental*, fasc. 3, pp. 106-107.
([41]) *Arquivo Portuguez – Oriental*, fasc. 3, pp. 274-275.

fossem cristãos fossem gentios. O documento que reporta a esta decisão está assinado pelo vice-rei D. Francisco Coutinho, conde de Redondo, com data de 4 de Novembro, sob selo régio:([42])

A aplicação da norma não foi fácil, o que obrigou o vice-rei D. Afonso de Noronha, que chegara apenas três meses antes, a tomar providências, logo em Dezembro de 1564, e a sansionar com mão pesada os que fugiam ao cumprimento, ocultando os bens e conluiando-se com agentes da administração para os sonegar e desviar ([43]). Fica claro que a iniciativa régia estava fortemente prejudicada.

A 16 de Janeiro de 1571, o monarca assinou em Almeirim uma provisão, na qual determinou que «...avendo respeito á necessidade que ha de se fazer a sé na cidade de Guoa das partes da India...», e dadas as suas obrigações como perpétuo administrador da Ordem de Cristo, atribuiu a elevada quantia de 8.000 cruzados, obtidos através da venda dos bens confiscados ou a confiscar([44]). Na sequência disto, o vice-rei D. Francisco Coutinho mandou, por provisão de 4 de Novembro, aplicar às obras o produto da venda das propriedades confiscadas aos gentios e a outros infiéis falecidos sem testamento e sem herdeiros, reiterando assim uma disposição com vários anos. Uma outra carta régia mandou também dar para os trabalhos o resultado da aplicação das penas, condenações e descaminhos e o produto da renda da viagem à China([45]). Vemos a partir deste momento a intervenção dos mestres das obras reais no estaleiro da sé catedral e, mais tarde, dos próprios engenheiro-mores, sendo Júlio Simão quem alteraria o plano inicial e daria começo ao edifício que chegou até nós, depois de muitas hesitações e interrupções, sendo constante a correspondência trocada entre a Corte e os vice-reis e os arcebispos e entre estas duas últimas personagens que nem sempre estiveram de acordo quanto ao rumo a seguir.

Mas o monarca chegava a ocupar-se de problemas bem menores, como se confirma pela carta que enviou ao vice-rei, em 5 de Março de 1625, mostrando desgosto pela morte do deão António de Azevedo, administrador das obras da sé([46]).

As interferências da Corte nas obras goesas e naquilo que nos pode hoje parecer deverem ser questões locais e de âmbito religioso estão bem explícitas na questão da eventual transferência da sé catedral. O marquês de Pombal, por instrução de 1774, dada ao governador e capitão-general da Índia D. José Pedro da Câmara, mandou que a sé, cabido e palácio episcopal fossem transferidos para a casa professa do Bom Jesus que, segundo dizia, tinha espaço, para acomodar a todos. Julgamos que o ministro de D. José I desejava, antes de mais, garantir que os jesuítas não

---

([43]) *Documentação... Índia*, vol. IX, pp. 352-353.

([44]) *Documentação...*, vol. XII, p. 65.

([45]) M. J. Gabriel de Saldanha, *História da Goa. Política e Arqueológica*, vol. II, p. 5 e segs.

([46]) *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções (1625-1627)*, edição de Artur Teodoro de Matos, Lisboa, 2000, vol. I, p. 34.

voltariam a ocupar as suas principais instalações, quaisquer que fossem os ventos da História. Este processo havia sido usado com êxito, dois anos antes, em Coimbra.

No entanto, depois de chegado a Goa, o novo governador fez uma exposição, pela qual alertou a Corte, para os enormes custos dessa transferência, para a não adequação do templo que não tinha transepto, uma capela-mor profunda ou ainda capelas laterais, e dizia que a sé catedral era o melhor edifício de quantos existiam naquelas partes e que se fosse abandonado, em breve, caíria em ruína, como tinha já acontecido com outros templos que ficavam sem culto ou que não eram convenientemente conservados([47]). Parece que o Marquês de Pombal ficou convencido, e assim a sé catedral goesa salvou-se.

6. **Visitas de inspecção e relatórios escritos**

Uma forma da Corte saber o que se passava no Império era através de relações do estado das fortalezas de que se conhecem diversos exemplares. Nem sempre eram amáveis tais relações, como aconteceu com a que o 45.º governador e 24.º vice-rei D. Pedro da Silva escreveu, em 1636, a respeito do seu antecessor D. Miguel de Noronha, o 4.º conde de Linhares([48]).

O envio de inspectores em nome do vice-rei às diferentes praças, que aí tomavam decisões acerca de obras, era comum. O que era desejável é que fosse o primeiro representante da Coroa a ter essa diligência, mas não foram muitos os vice-reis que se aventuraram pelas inúmeras fortalezas e feitorias espalhadas pelas ribeiras do Índico. Os altos funcionários da Administração goesa que eram escolhidos íam acompanhados por engenheiros e técnicos habilitados. Julgamos que podemos ilustrar esta realidade com um caso concreto, a viagem de inspecção às praças do Norte, em 1633.

O relatório resultante está incluído nos Livros das Monções, no volume 38 dos conservados em Lisboa, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo([49]). Na verdade, trata-se de dois documentos e não de um só, o treslado de uma carta ou relatório feito pelos padres da Companhia de Jesus sobre as obras que por conta da administração se fizeram, um treslado assinado pelo governador Francisco da Silveira, e uns apontamentos que levavam a rúbrica dos ministros inspectores já referidos no texto de António Bocarro, que alude concretamente à sua actuação: D. Francisco de Moura, que era capitão da cidade de Goa; o doutor D. Gonçalo Pinto da Fonseca, chanceler do Estado da Índia e cavaleiro da Ordem de Cristo; e José Pinto Pereira, vedor da Fazenda de Goa, e a que foram acrescentados mais uns capítulos([50]).

([47]) J. A. Ismael Gracias, «*Veritas Super Omnia*», *O Oriente Português, Nova Goa*, 1905, vol. I, pp. 75-85.

([48]) *ANTT – Documentos Remetidos da Índia*, Livro 38, fl. 1-14.

([49]) *ANTT – Documentos Remetidos da Índia*, Livro 38, fl. 128-128 v.º.

([50]) *BGUC*, Mns. 459, fl. 237 v.º.

A razão do citado relatório ter sido feito pelos jesuítas não é de estranhar, já que aqui, como em Damão e noutras praças, era o reitor do colégio da Companhia de Jesus o responsável pela administração das obras, respondendo directamente perante o vice-rei. Era ele que arrecadava rendas e impostos e, algumas vezes, registaram-se descaminhos destes dinheiros, para outros fins.

Francisco da Silveira acrescentou novos capítulos, anotando à margem de cada item um comentário ao que tinha sido feito ou ao que ficara por fazer. Este, que era cavaleiro da Ordem de Cristo, foi nomeado capitão da fortaleza de Diu, em 1634, por renúncia do seu primo António Telles, mas entretanto ocupara esse posto Domingos da Câmara de Noronha, cujo comportamento, nomeadamente no que toca ao cumprimento dos projectos das obras, foi tal que arrancou fartos elogios do vice-rei conde de Linhares([51]).

Os três altos funcionários acima referidos, acompanhados de engenheiros, cujos nomes não são revelados([52]), mas que, por serem os engenheiros do Estado (da Índia), não podem ser outros se não Pedro Massay e Manuel Homem de Pina. Deviam analisar as condições de defesa, a questão do armamento, o provimento de homens e provisões, as questões administrativas e até outras de caracter jurídico, como a usurpação de direitos fundiários, o desvio de rendas, os abusos de funcionários sobre as populações gentias, etc. Assim se justifica a composição da missão, com um vedor da Fazenda, um jurista e um capitão. De tudo tomaram boa nota e deram conta ao vice-rei e as vias foram enviadas, para o Reino, a 17 de Novembro de 1634.

O documento sobre a viagem, que se pode considerar um diário, é longo, viagem que começou por Chaúl, onde chegaram no dia 6 de Novembro de 1633. A 8 desse mês estavam em Baçaim, a 16 em Damão, e em 26 de Novembro, finalmente, começaram a inspecção a Diu([53]). No regresso passaram novamente por Damão, e visitaram também Danú, Tarapor, Maím, Manora, Asserim, outra vez Baçaim, depois Taná, a 29 de Março e, finalmente, Chaúl, em 1 de Abril de 1634.

7. **Lisboa e Goa; contradições no projecto de uma nova capital**

Havia muito que a velha capital dava sinais de decadência, com problemas de salubridade, dificuldades na sua defesa e o assoreamento constante do rio Mandovi que impedia o normal trânsito de embarcações e tornava impossível, na maior parte do ano, o avanço de naus e galeões de maior calado. As ameaças militares do Savaji foram o último dos motivos que levaram os governadores António de Mello e Castro, Luis de Miranda Henriques e Manuel de Corte-Real Sampaio, que governaram entre 1668 e 1671, a propor ao rei a construção de

([51]) *BGUC*, Mns. 459, fl. 234.
([52]) *BGUC*, Mns. 459, fl. 146.
([53]) *BGUC*, Mns. 459, fl. 146-149.

uma nova capital, em Mormugão. Lisboa esteve deste modo envolvida numa nova e complexa situação que levou anos a resolver, tais eram os interesses em confronto.

Não se pode negar que a situação de Mormugão fosse priviligiada em relação à velha Goa, uma península situada mais longe da terra firme e dela defendida pelo Mandovi e pelo Zuari. O forte que aí existia mostrara já a sua capacidade, tendo ainda mais fácil acesso ao mar e, consequentemente, ao socorro por via marítima([54]).

Já em 3 de Outubro de 1636, o Conselho de Estado recebera uma carta do vice-rei, na qual ele já apresentava Mormugão como um dos lugares mais adequados para albergar a população de Goa num aperto, como também dizia o chanceler Gonçalo Pinto da Fonseca, como podia dar porto às naus do Reino e a todas as outras embarcações, durante a Monção, o Inverno como o texto diz ([55]).

Em 1671, logo após a sua chegada, o conde de Lavradio realizou uma consulta às principais personalidades de Goa que se mostraram contrários ao projecto, a maioria por o considerar inviável. Anos volvidos e face à iminência de um ataque dos Maratas, os notáveis goesese aceitaram a proposta do vice-rei D. Francisco de Távora, conde de Alvor, enviando ao rei, em 1686, um primeiro plano, para aprovação com a respectiva dotação orçamental. Antes que houvesse resposta, D. Francisco de Távora voltou a Lisboa, para ocupar a pasta do Conselho Ultramarino, ocasião que não desdenhou, para obter a aprovação régia para o seu grande projecto. Nessa altura, não só se opuseram as ordens religiosas, como acontecia desde sempre, mas também o Senado da Câmara. O novo vice-rei D. Pedro II insistia também para que a obra de Mormugão se fizesse, mas, em Goa, a corrente contrária era quase sempre vencedora([56]).

Caetano de Mello e Castro foi o primeiro governador a habitar em Mormugão, mas em condições precárias, forçando o andamento das obras, de cujo estado deu conta o então administrador delas, o padre jesuíta Inácio de Andrade. Num seu relatório, que se conserva na Biblioteca da Ajuda, vê-se que já havia estruturas importantes, nomeadamente panos de muralhas, arruamentos, os cais, o palácio para o governador, armazéns, hospitais, etc.

([54]) J. Heliodoro da Cunha Rivara, «*Tentativa de mudança da cidade de Goa para Mormugão*», *O Chronista de Tissuary*, Nova Goa, 1866-1867, n.° 5-13, vols. I e II; J. F. Ferreira Martins, «*Mudança da Cidade de Goa para Mormugão*», *O Oriente Português*, Nova Goa, 1910, vol. VII, p. 34 e segs.; Lurdes Bravo da Costa Rodrigues, «*Mormugão, The Capital that never Was*», Boletim do Instituto Meneses Bragança, Bastorá, 1989, n.° 158, p. 3 e segs.; Walter Rossa, Cidades Indo – Portuguesas, Lisboa, 1997, p. 97 e segs.

([55]) *Assentos do Conselho do Estado, ed. de Panduronga Pissurlencar*, Bastorá, 1953, vol. II, p. 109.

([56]) *AHEI – Livro das Monções*, Livro 53, inum; Livro 54, fl. 1-2; fl. 116-117; Livro 55, fl. 121-122; Livro 56, fl. 21-22, fl. 251-254; Livro 58, fl. 36-37; Livro 59, fl. 129-130; Livro 65, fl. 142-143 v°.

Em 1712, chegou o vice-rei Vasco Fernandes de Menezes, que levava consigo uma carta régia, na qual D. João V dizia: «...Havendo visto a conta que me deu o padre Ignácio de Andrade do estado em que achavam as obras da cidade de Mormugão, de que é administrador: fuy servido resolver que emquanto não tomar mais informações sobre a mudança da cidade de Goa para Mormugão, se suspenda a obra, ficando a que está feita reparada em forma, que a inclemencia do tempo a não arruine...»([57]).

O golpe de misericórdia no projecto foi dado em 1734, com a proposta régia da transferência da capital, para Pangim, o que só se viria a concretizar, pelo menos oficialmente, no século seguinte.

Quer na carta de 1686, do vice-rei para Lisboa, quer no relatório do padre Inácio de Andrade, alude-se a plantas de Mormugão, mas não se percebe se se trata de levantamentos do que existia, do registo das obras feitas até cada um desses momentos ou de projectos globais e coerentes.

No entanto, dada a presença de engenheiros, é impensável que esse plano geral não existisse. Um dos que trabalhou nestas obras foi Manuel Peres da Silva que serviu, entre 1684 e 1697, ano em que lhe foi dada a capitania do forte dos reis Magos([58]).

A decadência da cidade de Goa continuava, lenta e inexoravelmente, sem se vislumbrar qualquer meio para obstar à sua total ruína. Os habitantes fugiam para os arredores e até o arcebispo só subia ao monte da sé, em ocasiões festivas. A urbe, outrora fervilhante, via agora apenas passar nas suas ruas os religiosos e os seus serviçais. Foi necessário esperar pelo governo do marquês de Pombal, para se pensar novamente no problema, no âmbito, aliás, da total restruturação do Estado da Índia, então reduzido a Goa, Damão e Diu. Pombal encontrou também homens à altura de darem corpo às suas ideias e de estender o território goês até aos Gates, dando-lhe uma unidade geográfica que nunca tivera. Novamente, Lisboa mostrava-se atenta e preocupada com o que se passava na Índia e os membros do Gabinete de D. José não descansavam, na tentativa de encontrar soluções para a urbe.

Em 1774, partiam para Goa o novo governador e capitão-general D. José Pedro da Câmara e o arcebispo-primaz D. Francisco da Assumpção e Brito, que tinham para tratar da «reparação e segurança da capital de Goa» , nomeadamente do restauro do palácio do Sabaio, da instalação do Arcebispado no complexo jesuítico do Bom Jesus, da reparação do porto e das muralhas, além da urgente necessidade de tomar medidas, como a da habitação coerciva na urbe dos funcionários públicos.

Simultaneamente, davam-se os mesmos benefícios e isenções que foram dadas aos habitantes de Lisboa, após o Terramoto de 1755, a todos quantos reedificassem moradias dentro dos muros da Goa([59]).

([57]) F. Ferreira Martins, «*Mudança da Cidade de Goa para Mormugão*», p. 98.

([58]) Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Diccionário...*, vol. II, pp. 256-258.

([59]) Cláudio Lagrange Monteiro de Barbuda, *Instrucções com que El-Rei D. José Mandou Passar ao Estado da Índia o Governador e capitão General e o Arcebispo Primaz do Oriente no Anno de 1774*, Pangim, 1841.

O plano de recuperação da cidade foi executado em Lisboa e «... deveria tomar o partido essencial da cidade existente racionalizando-a no traçado, mas visando uma maior modéstia, sem grandes palácios e edifícios monumentais. Como corolário do pragmatismo já evidenciado impunha-se o aproveitamento das ruas, casas e fundações em bom estado e, paralelamente, dever-se-ía proceder à secagem dos pântanos e ao abastecimento de água potável...»([60]). As soluções adoptadas têm por base os processos para a resolução de idênticos problemas, em Lisboa, pós-terramoto; os ecos da baixa pombalina chegavam agora às ribeiras do Índico.

Conservam-se três projectos: um de 1774 e outro do ano seguinte, ambos feitos por José Morais Antas Machado, sargento-mor de Infantaria com exercício de engenheiro, conforme conta das respectivas legendas; e o último de 1777, executado por José António Aguiar Sarmento. «...*O primeiro é muito o cumprimento à letra do despacho de Março de 1774, submetendo a malha preexistente a uma geometrização tímida, mas propondo a abertura de algumas praças. O segundo, em vez de respeitar a malha, procura integrar o parque arquitectónico monumental numa malha rigorosa, de grandes quarteirões rectangulares de proporção variável paralelos ao rio, animada por algumas grandes praças caracterizadas pelos monumentos que integram: Bom Jesus (agora sé catedral), Caetanos, Dominicanos, cais, entre outros.*

O terceiro é sem dúvida, o de maior extensão, interesse e complexidade, reflectindo não apenas a maturação de ideias, mas uma autoria diversa...»([61]). Neste último projecto houve cuidados com a higiene e a salubridade destacando-se uma rigorosa rectícula, cujas ruas maiores têm a mesma secção das de Lisboa, bem como praças em tudo idênticas ao Rossio e ao terreiro do Paço. As obras eram vultuosas, mas a existência de muitos terrenos vazios e a maioria das casas destruídas talvez facilitasse os trabalhos de reordenamento. No entanto, a distância da Corte e sobretudo a queda do marquês de Pombal acabaram por frustrar mais esta tentativa, a última.

A partir de então, cidadãos e governadores viraram as suas atenções para Pangim que ganhava importância, tendo sido elaborado também um projecto para a sua regularização e ordenamento, à maneira da arruação pombalina. O autor foi outra vez José de Morais Antas Machado, e data de 1776. A regularidade foi levada às últimas consequências, desenhando uma malha recticulada a partir de uma praça que, até pela sua abertura ao rio, copiava o terreiro do Paço de Lisboa. A zona baixa da actual Pangim ficaria ocupada, e as diversas actividades distribuiam-se por quarteirões apropriados, tal como na capital do Reino. A beira rio seria muito valorizada e aí estabelecer-se-iam edifícios imponentes e emblemáticos, como seriam os tribunais e o palácio do governador-geral.

Nada disto foi seguido e Pangim cresceu organicamente, ao longo da margem do Mandovi, nos terrenos de antigas quintas e em derredor dos rossios

([60]) Walter Rossa, Cidades Indo-Portuguesas, p. 108.
([61]) Walter Rossa, Cidades Indo-Portuguesas, p. 109.

de capelas e igrejas. Não foi por causa deste desordenamento que deixou de ser elevada a capital do Estado da Índia Portuguesa, com a designação de Nova Goa, por alvará de D. Maria II, dado a 21 de Março de 1843.

8. **Informações enviadas ou dadas à corte através de reportórios iconográficos**

Uma das formas de informar a Corte da situação das cidades e fortalezas do Estado da India, para se poder tomar decisões políticas e administrativas, em Lisboa ou Madrid, era através da elaboração de reportórios iconográficos. O mais importante feito na Índia foi o de António Bocarro e Pedro Barreto Resende, copiados total ou parcialmente por outros autores, nomeadamente, António de Mariz Carneiro e Manuel Godinho de Herédia. Estes pedidos de desenhos foram comuns durante todo o tempo da aventura ultramarina portuguesa e, já neste estudo, aludimos aos que foram executados por Gaspar Correia ([62]). A 3 de Março de 1626, o vice-rei D. Francisco da Gama enviou para D. Filipe III as plantas de Goa, Goa Velha e do novo forte de Mormugão.

De maior importância foi o relatório encomendado por D. Filipe III ao vice-rei D. Miguel de Noronha, o conde de Linhares, por carta de 24 de Dezembro de 1633, que devia ter «...as descrições de todas as costas, portos, abras e surgidoros desse Estado, cada governo ou capitania de per si, com mais declarações que na mesma carta se relatam...». Esta carta já foi publicada por Raimundo de Bulhão Pato, na introdução à sua edição da Década 13 da História da India escrita por António Bocarro. A versão original do Livro das Plantas foi possível estabelecer graças às informações de Barbosa Machado.

Conhecemos várias vias – ou exemplares posteriores, cópias – feitos a partir do original. Os mais completos são os da Biblioteca Nacional de Paris e da Biblioteca Pública de Évora. O primeiro possui também os retratos dos vice-reis inspirados nos que existiam então na sala nobre do palácio dos vice-reis, em Goa.

9. **Conclusão**

Julgamos que estas simples notas e exemplos são suficientes, para provar que as obras públicas, em Goa, particularmente e, mais genericamente, em todo o Estado da Índia, eram geridas de forma meticulosa pelas autoridades de Lisboa e pelo vice-rei, havendo quer num lado quer noutro, funcionalismo especializado que lhes dava o conveniente aviamento.

Nada era deixado ao acaso e a própria gestão financeira era feita exactamente nos mesmos moldes da de outros sectores que estavam sob a alçada da Administração Central e vice-reinal. Só assim se explica que, ainda hoje, em tantos lugares do Índico, subsistam povoações inteiras e edifícios construídos por iniciativa do Estado Português.

([62]) Diogo Barbosa Machado, *Biblioteca Lusitana Histórica e Cronológica*, 2ª edição, Lisboa, 1930, vol. I, p. 217.

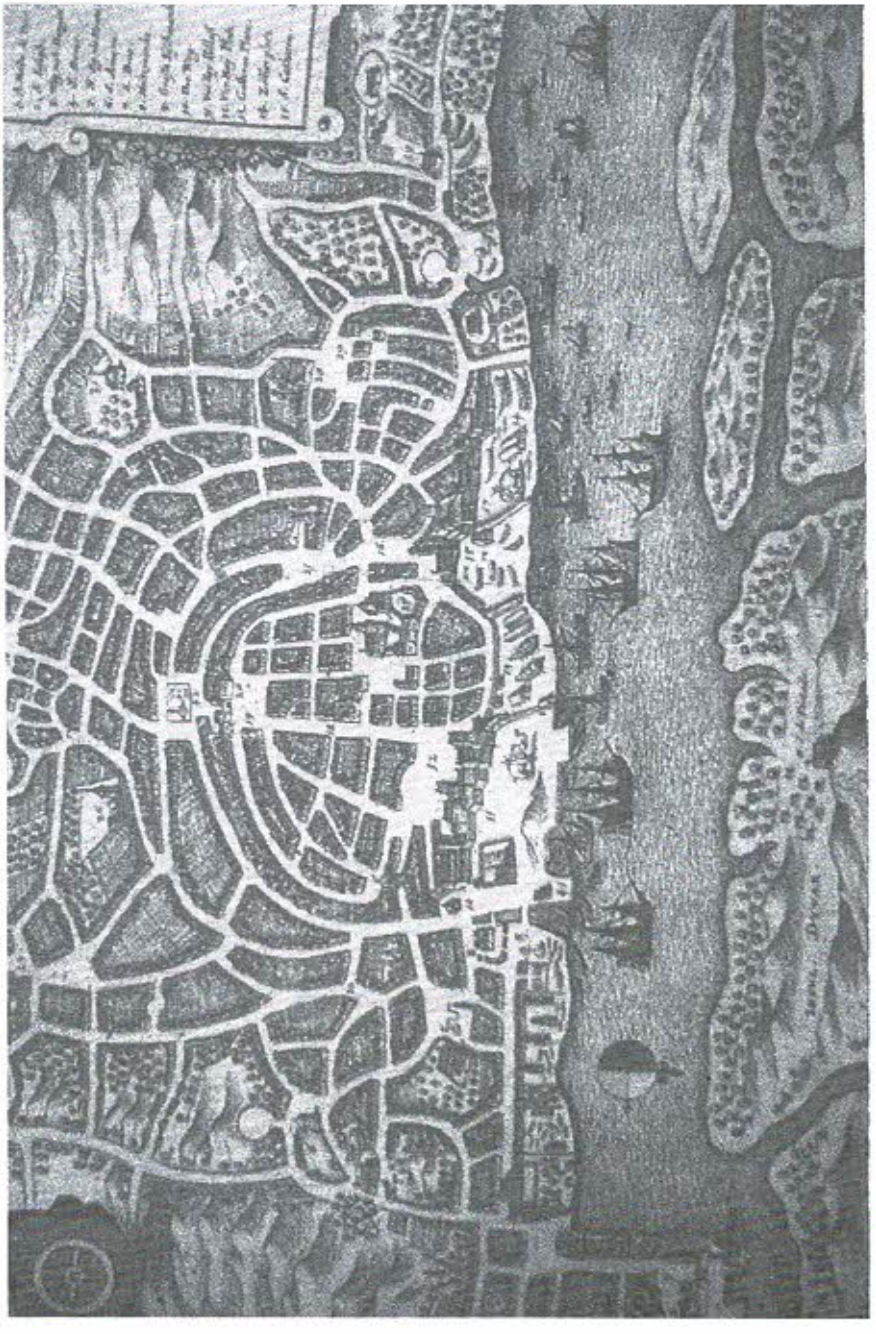


Fig. 1 — Vista de Goa. Desenho de Linschoten integrado no seu *Itinerário*, 1596.

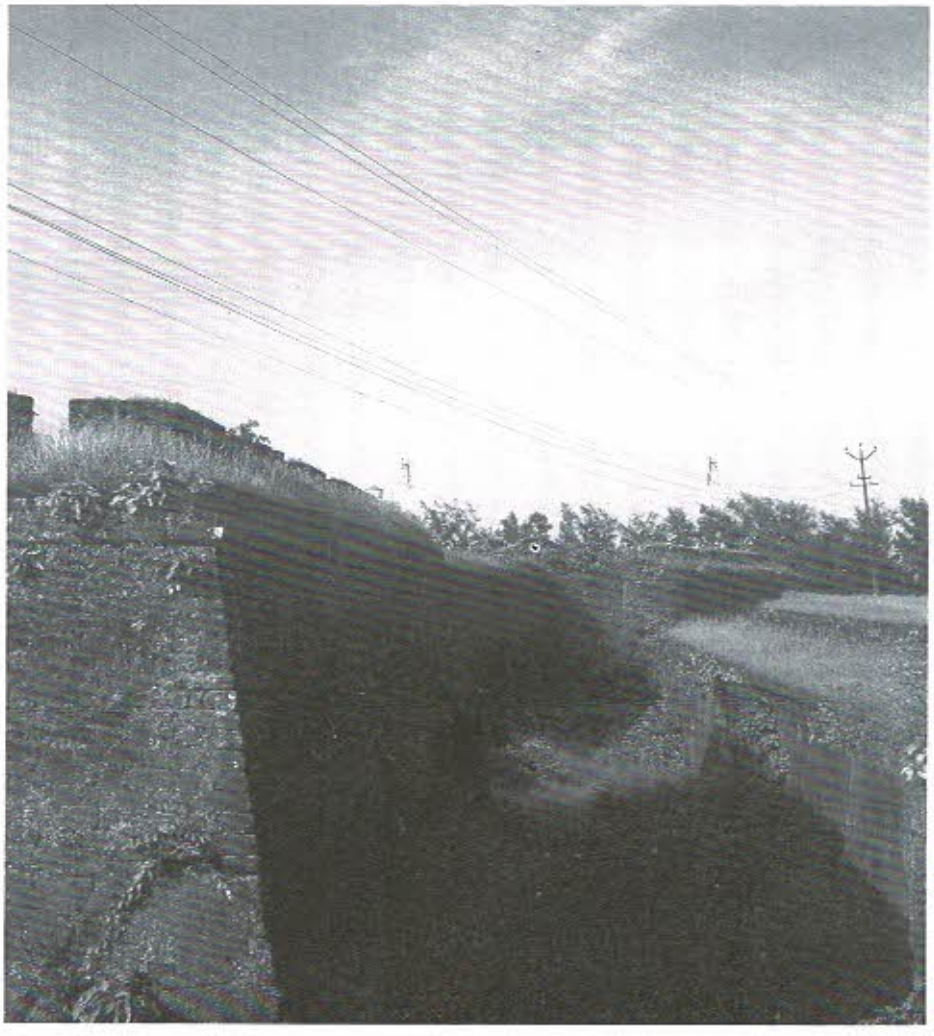


Fig. 2 – Goa. Fortaleza da Aguada situada na foz do rio Mandovi. Baluartes, cortina e fosso da zona alta.



Fig. 3 – Goa. Fortaleza da Aguada situada na foz do rio Mandovi. Vista da zona alta e das cortinas colocadas ao nivel da água.



Fig. 4 – Goa. Fortaleza dos Reis Magos. Cortina e baluarte da zona alta virados à igreja franciscana.

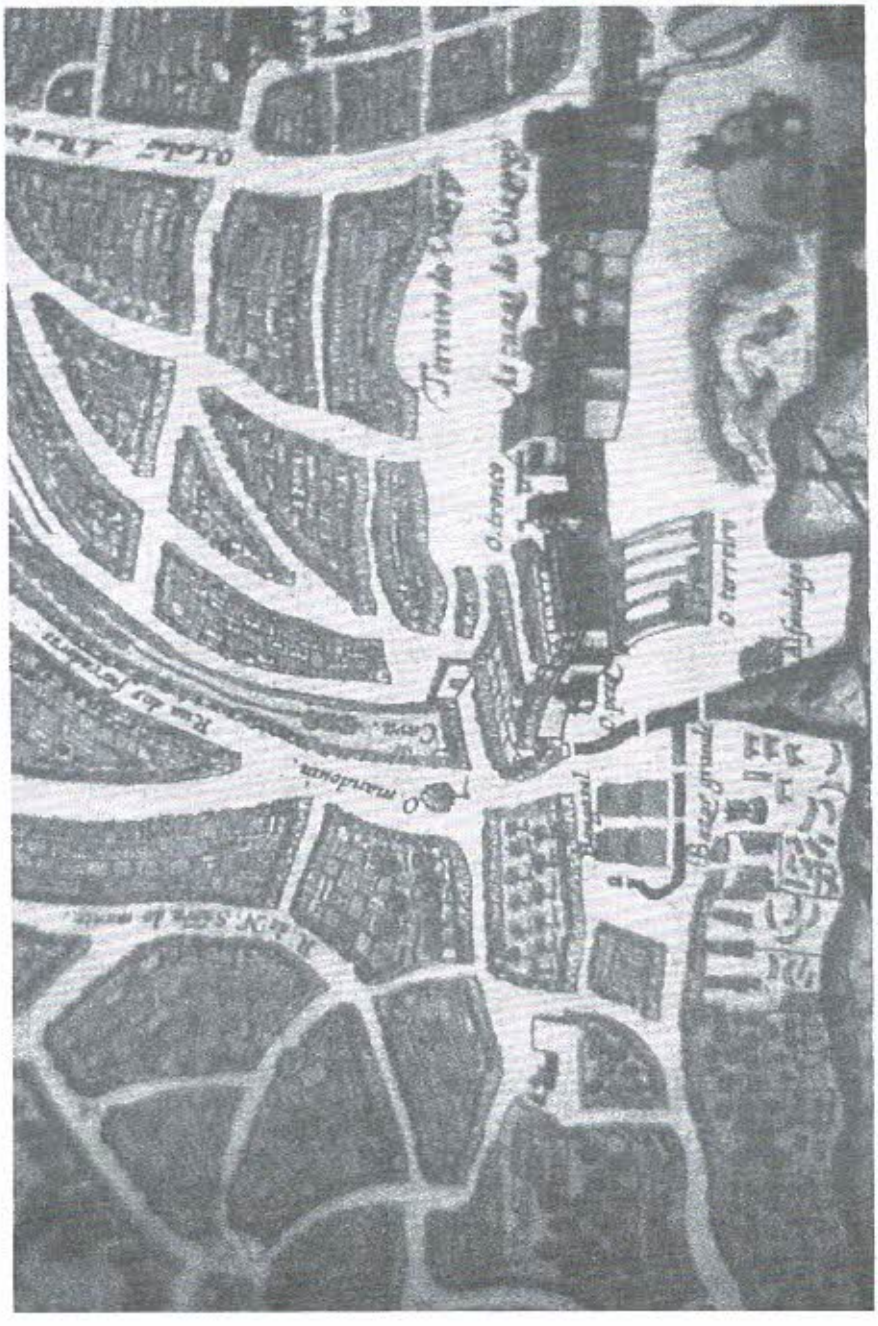


Fig. 5 – Goa. Vista da Ribeira. Desenho de Linschoten integrado no seu *Itinerário*, 1596.

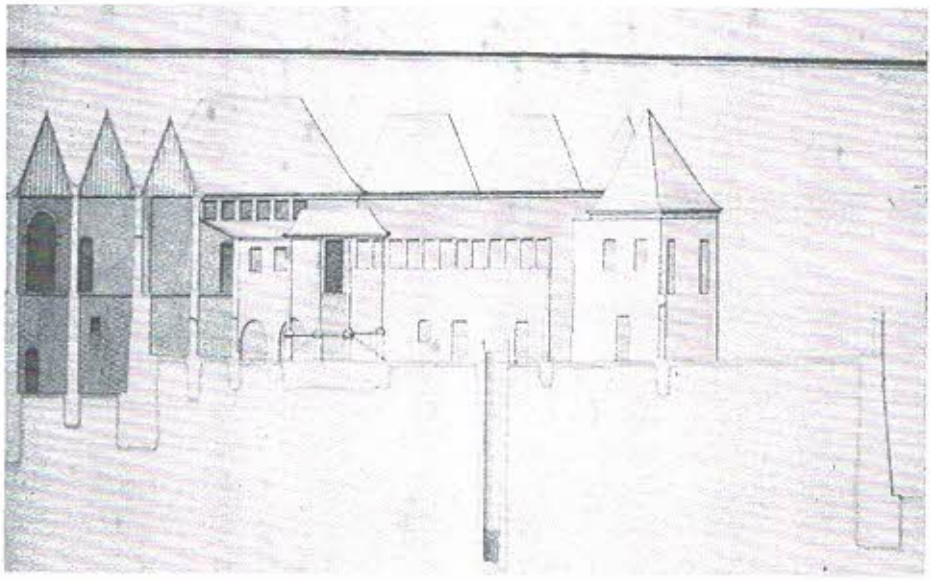


Fig. 6 – Especado do edifício dos vice-reis de Goa, c. 1750 (Lisboa, Sociedade de Geografia).

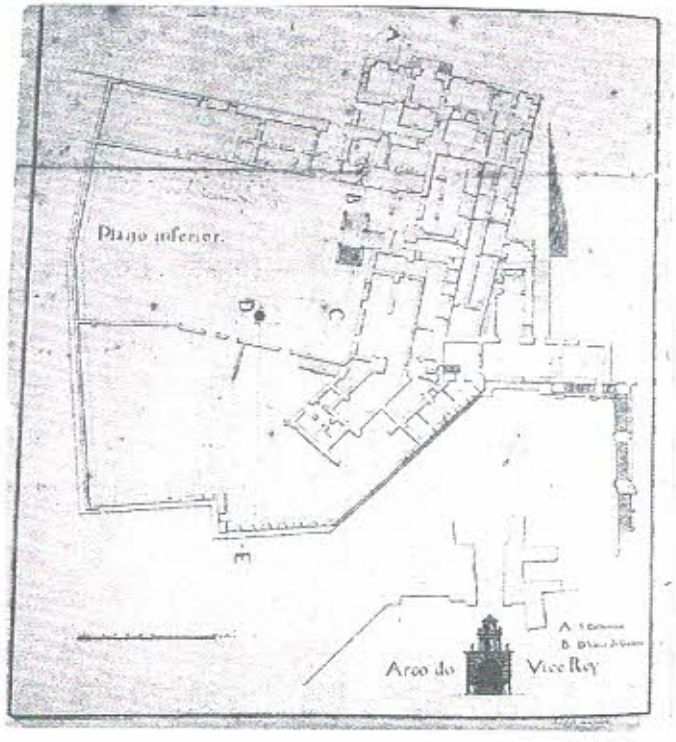


Fig. 7 – Especado do edifício do palácio da Casa da Pólvora de Goa, 1775 (Lisboa, Sociedade de Geografia).

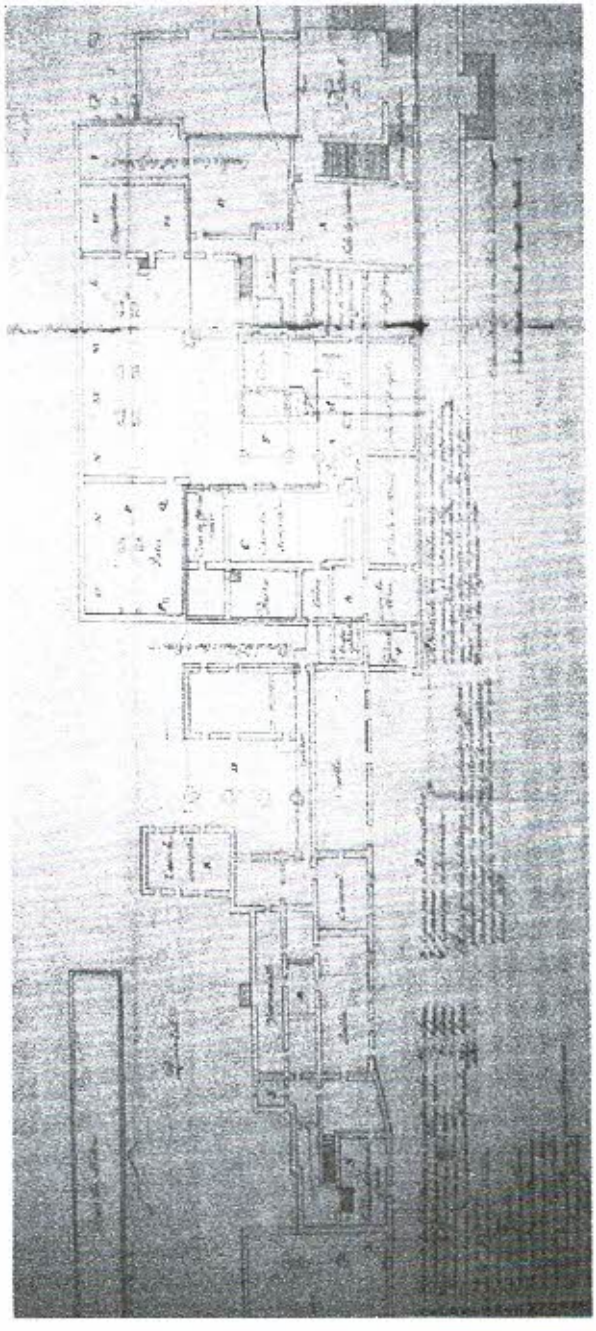


Fig. 8 – Planta do edifício do palácio da Casa da Pólvora de Goa, 1775 (Lisboa, Sociedade de Geografia).

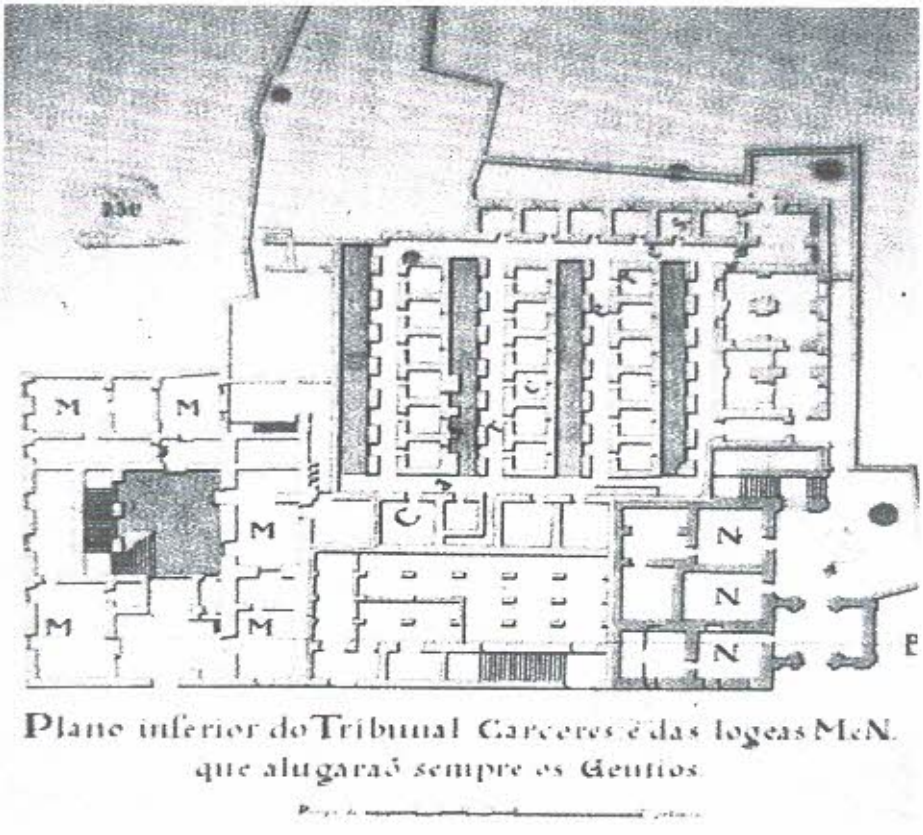


Fig. 9 – Planta do piso térreo do palácio da Inquisição de Goa, c 1770 (Lisboa, GEAEM).

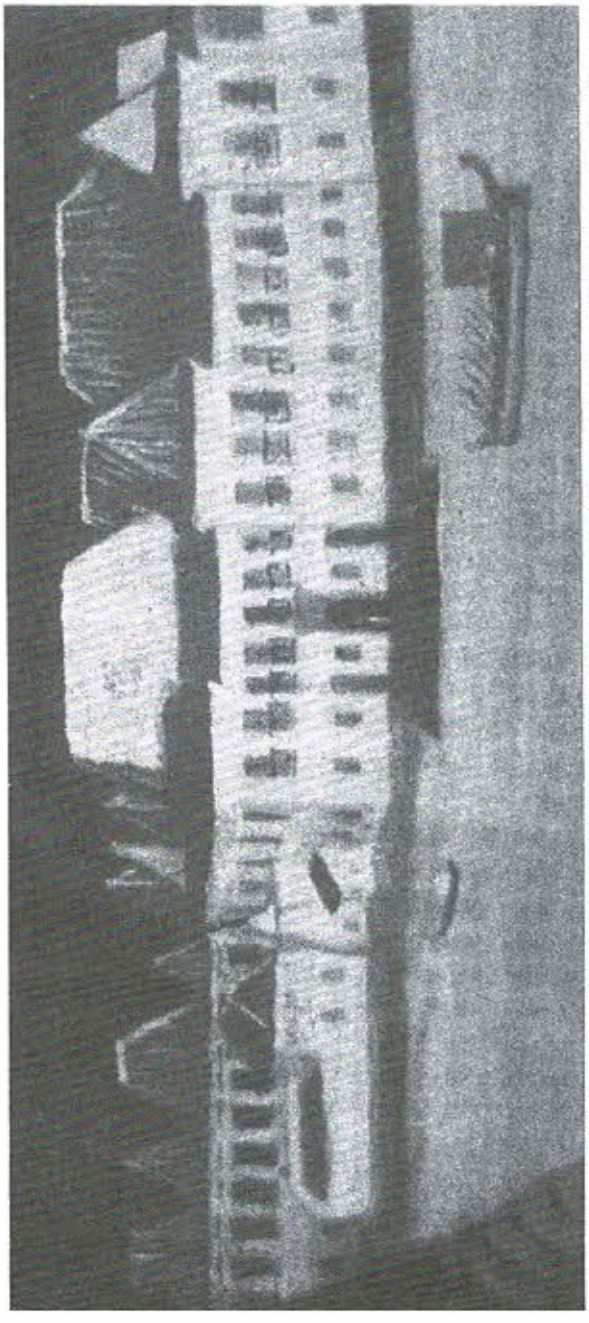


Fig. 10 – Palácio dps ViceReis em Pangim. Pintura, c. 1800 (col. privada)



Fig. 11 – Goa. Vista da frontaria da sé catedral metropolitana e primaz das Índias.

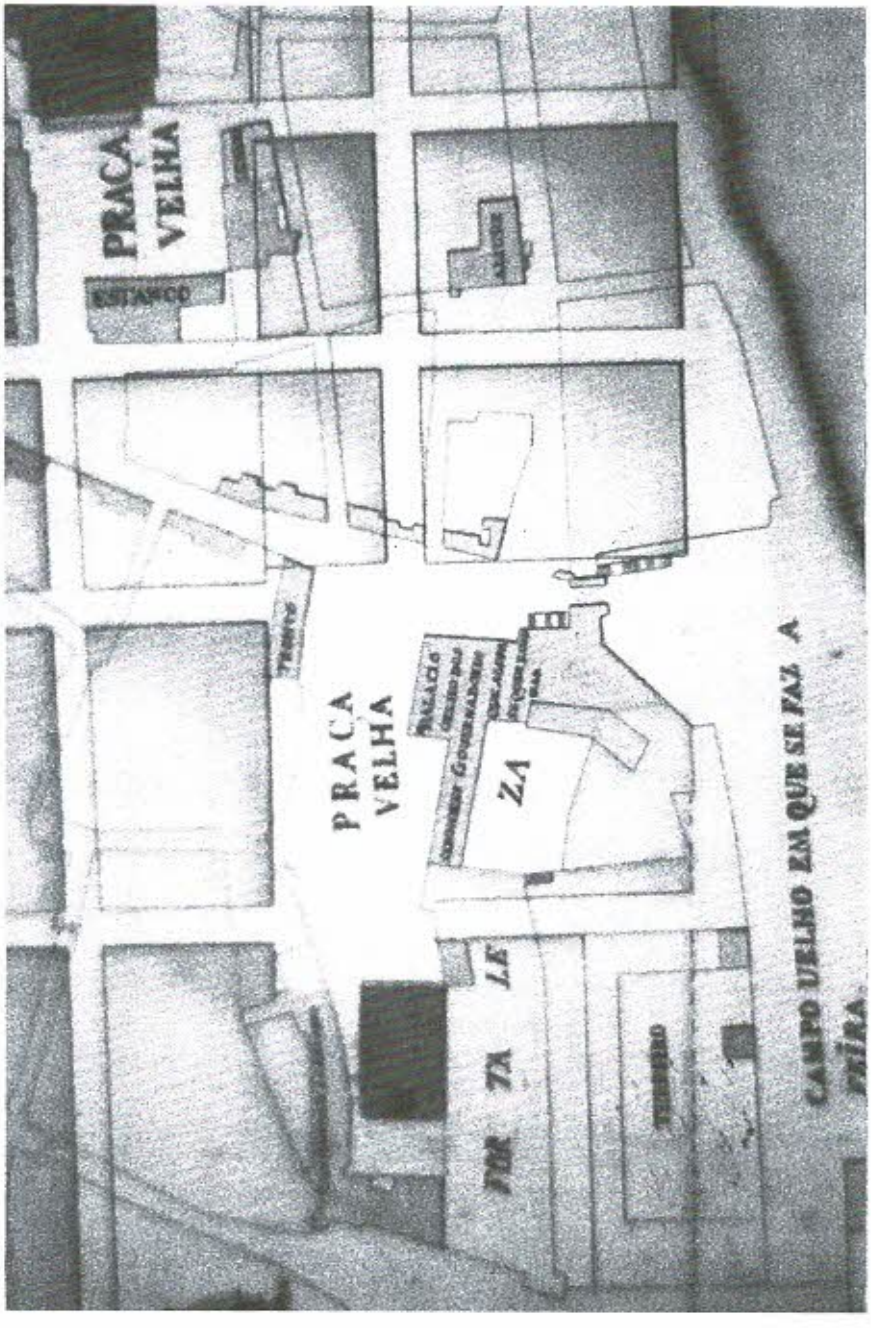
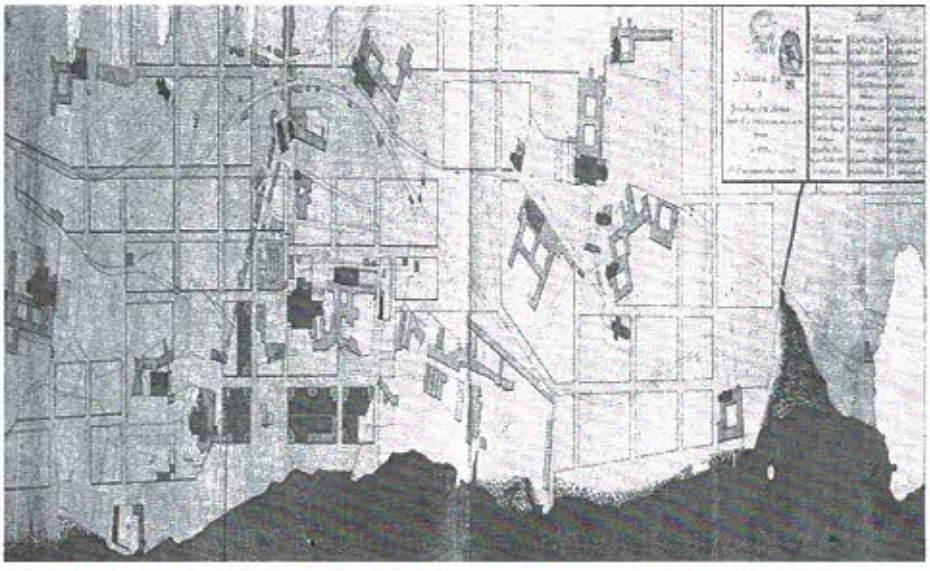
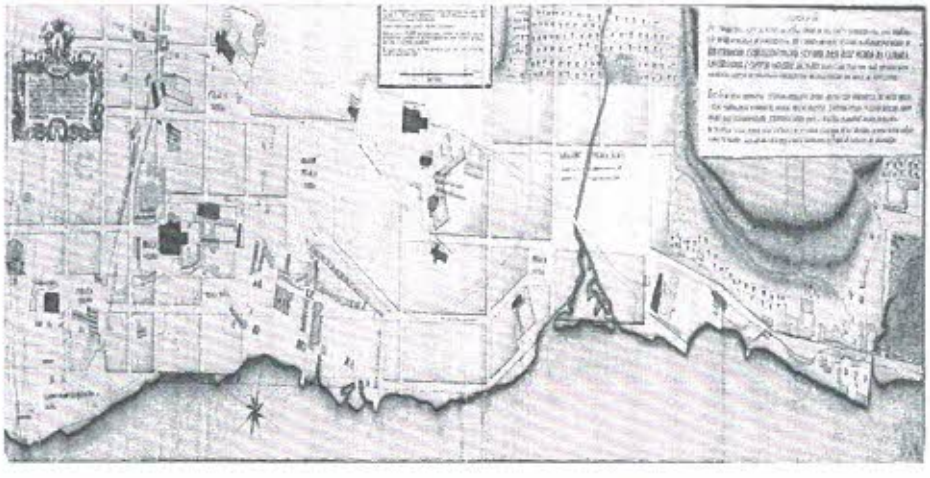


Fig. 12 – Goa. Planta da zona envolvente da sé catedral executada por José Morais de Antas Machado, 1775 (Lisboa), GEAEM).



De 1775 (Lisboa, GEAEM)



De 1777 (Lisboa, GEAEM)

Fig. 13 – Projectos para a nova cidade de Goa da autoria de José Morais de Antas Machado

ACADEMIA DE MARINHA

HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA
FACTOS REVELADOS EM DOCUMENTAÇÃO INÉDITA

KIOKO KOISO

LISBOA – 2004
IV

HISTORIA
TRAGICO-MARITIMA

Em que ſe eſcrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos de Portugal, depois que ſe poz em exercicio a Navegaçaõ da India.

TOMO PRIMEIRO.

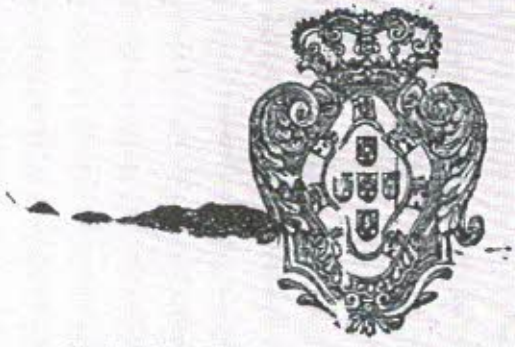
OFFERECIDO

A' Auguſta Mageſtade do Muito Alto e Muito Poderoſo Rey

D. JOAÕ V.

Noſſo Senhor.

POR BERNARDO GOMES DE BRITO.



LISBOA OCCIDENTAL.

Na Officina da Congregaçaõ do Oratorio.

M. DCC. XXXV.

Com todas as licenças neceſſarias.

Frontispício do primeiro tomo da *História Trágico-Marítima*. (Exemplar da autora)

HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA:

FACTOS REVELADOS EM DOCUMENTAÇÃO INÉDITA

Comunicação apresentada pela Drª. Kioko Koiso na Academia de Marinha, em 02 de Março de 2004.

Sr. Almirante, Presidente da Academia de Marinha, distintos confrades, minhas senhoras e meus senhores.

Desde que se inaugurou o caminho marítimo para a Índia, os navios portugueses percorriam os Oceanos Atlântico e Índico. Esta rota longa e incerta entre Portugal e a Índia, por via do temeroso Cabo da Boa Esperança, transformava-se, por vezes, num palco de catástrofes. De acordo com estimativas feitas, admite-se que, nos séculos XVI e XVII, naufragou um navio em cada cinco dos que partiram de Lisboa com destino à Índia(1). Se limitarmos o período ao Séc. XVI e à primeira metade do Séc. XVII, a percentagem de perdas atingiu quase 25%(2). Passados alguns anos após os insucessos da viagens no mar, surgiam os relatos redigidos pelos sobreviventes ou pela pena de outras pessoas, baseando-se em testemunhos oculares, e circulavam sob a forma de folhetos soltos.

Doze narrativas de naufrágios ocorridos entre 1552 e 1602 foram compiladas por Bernardo Gomes de Brito em dois tomos, um publicado em 1735 e outro em 1736 com o título de História Trágico-Marítima(3). Os desastres no mar e a caminhada em terras distantes e desconhecidas, que foram escrupulosamente registados, não só cativaram o interesse do público da altura como também continuam a chamar a nossa atenção.

Os relatos de naufrágios constituem uma área que se considera bem pesquisada. Os estudiosos, porém, não centraram muito a sua atenção em documentos não publicados, embora investigadores pioneiros da História Trágico-Marítima como Charles Ralph Boxer e Giulia Lanciani refiram alguns dos manuscritos

---

(1) Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e Outras Perdas da «Carreira da Índia» Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 106.

(2) Idem, *Ibidem*, p. 106.

(3) Bernardo Gomes de Brito, *Historia Tragico-Maritima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegaçaõ da India*, 2 tomos, Lisboa Occidental, Officina de Congregação do Oratorio, 1735-1736. Doravante, quando for necessário, utilizaremos a abreviatura HTM.

não abrangidos na colectânea britiana, o que teve origem, provavelmente, no facto de as abordagens, na maioria dos casos, terem sido, até agora, mais literárias do que históricas.

Temos a certeza de que o trabalho do erudito setecentista que reuniu os folhetos avulsos foi reconhecido como uma obra valiosa e marcante na história dos naufrágios portugueses, visto que, se Gomes de Brito não a tivesse realizado, a maior parte dos relatos não teria chegado até aos nossos dias. Por um lado, apreciamos, obviamente, a tarefa do ilustre letrado do século XVIII. Por outro lado, não nos devemos esquecer de que as versões da *História Trágico-Marítima* podem não ser as melhores descrições de cada naufrágio, nem transmitir a verdade sobre o que de facto sucedeu.

Evidentemente, os manuscritos hoje existentes nem sempre são os originais dos relatos nem os documentos mais antigos, dado que alguns são apenas cópias das publicações. Entre a documentação esquecida nas bibliotecas e nos arquivos, encontrámos algo que não só nos proporcionou outros pontos de vista para os naufrágios que já conhecíamos como também permite modificar algumas opiniões geralmente aceites.

Nesta comunicação, abordaremos dois desses manuscritos, o que relata o naufrágio do galeão São João e o que narra o da nau São Tomé.

De entre todos os relatos que compõem a *História Trágico-Marítima* foi, sem dúvida, o «Naufrágio do galeão grande *São João*», conhecido como o «Naufrágio de Sepúlveda», que sucedeu em 1552, o que mais impressionou tanto os leitores como os poetas, cronistas, escritores e dramaturgos ao longo dos tempos. Antes de ser integrada no primeiro tomo da compilação de Bernardo Gomes de Brito, a tragédia do galeão grande *São João* foi publicada em primeira edição entre 1555 e 1564,(4) e depois reimpressa diversas vezes. Naquela época, a narrativa tornou-se tão famosa que passou a ser um paradigma deste género literário.

A razão por que esta relação cativou o interesse do público reside na dramaticidade da história. Depois de chegarem à terra africana, os náufragos organizaram uma marcha para norte, na montanhosa e esteril terra dos Cafres, em busca do rio de Lourenço Marques, onde as naus dos Portugueses negociavam marfim. Durante a longa caminhada, passaram fome e sede. A certa altura, Manuel de Sousa de Sepúlveda foi acometido de loucura, não podendo desem-

(4) Charles Ralph Boxer afirma que a publicação desta edição terá sido entre 1555, ano em que chegou o primeiro relato a Portugal, e 1564, o ano em que segunda edição saiu do prelo. («An Introduction to the *História Trágico Marítima*», *Revista da Faculdade de Letras*, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957, p. 50). Raffaella d'Intino determina-a provavelmente em 1555. (*Storia Tragico-Maritima*, Turim, Giulio Einaudi Editore, 1992, p. XXV). Giulia Lanciani opina que tenha sido publicada entre 1555 e 1556 sem explicar como chegou a este último ano. (*Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*, Lisboa, Caminho, 1997, p. 161).

penhar convenientemente as suas funções de capitão, o que o levou a mandar os companheiros entregar as armas aos africanos. Desarmados, os sobreviventes foram roubados, espancados, feridos e despidos pelos autóctones. D. Leonor, deitando-se no chão e cobrindo-se com os cabelos, fez uma cova na areia, onde se meteu até à cintura e nunca mais se ergueu dali. Neste ponto, a narrativa atinge o clímax: D. Leonor e os dois filhos morrem na praia e Manuel de Sousa de Sepúlveda desaparece para sempre.

O cenário da morte de D. Leonor sensibiliza qualquer leitor de tal forma que o historiador José Manuel Garcia comenta que é «uma das páginas mais dramáticas da literatura portuguesa»(4). É insofismável a emoção sentida em virtude do contraste entre a sua origem nobre e fidalga e a sua morte humilhante numa terra longínqua.

Descobrimos um manuscrito muito interessante relativo a este naufágio. Trata-se do «Perdimento do gualeão *São João* que vinha da Imdia pera Portuguall Manoell de Sousa de Sepulluada por capitão», que se inclui nos fls. 418v-433 do segundo volume da *Miscelânea Histórica* conservada na Biblioteca da Ajuda(6). É escrito em papel do século XVI(7) e apresenta uma caligrafia de meados do mesmo século(8). O manuscrito tem um valor de destaque, não só por não ser cópia de nenhum impresso como por poder ser um relato mais antigo do que a primeira edição do «Naufrágio do galeão grande *São João*». Ignoramos a data da redacção deste manuscrito, mas, baseando-nos numa passagem, podemos depreender somente que terá sido depois de a notícia do naufrágio da nau São Bento, que ocorreu a 23 de Abril de 1554, ter chegado ao local onde se encontrava o autor(9).

O manuscrito e a primeira edição são muito semelhantes. No entanto, notam-se algumas diferenças. Consideramos que o manuscrito é mais antigo do que a primeira edição pelos seguintes factores:

1. Em termos globais, as expressões do manuscrito são relativamente rudimentares e, por isso, poderão parecer confusas. Quando as frases do manuscrito estão desorganizadas ou o seu significado é ambíguo, as que correspondem à primeira edição aparecem mais ordenadamente ou com palavras complementares.

---

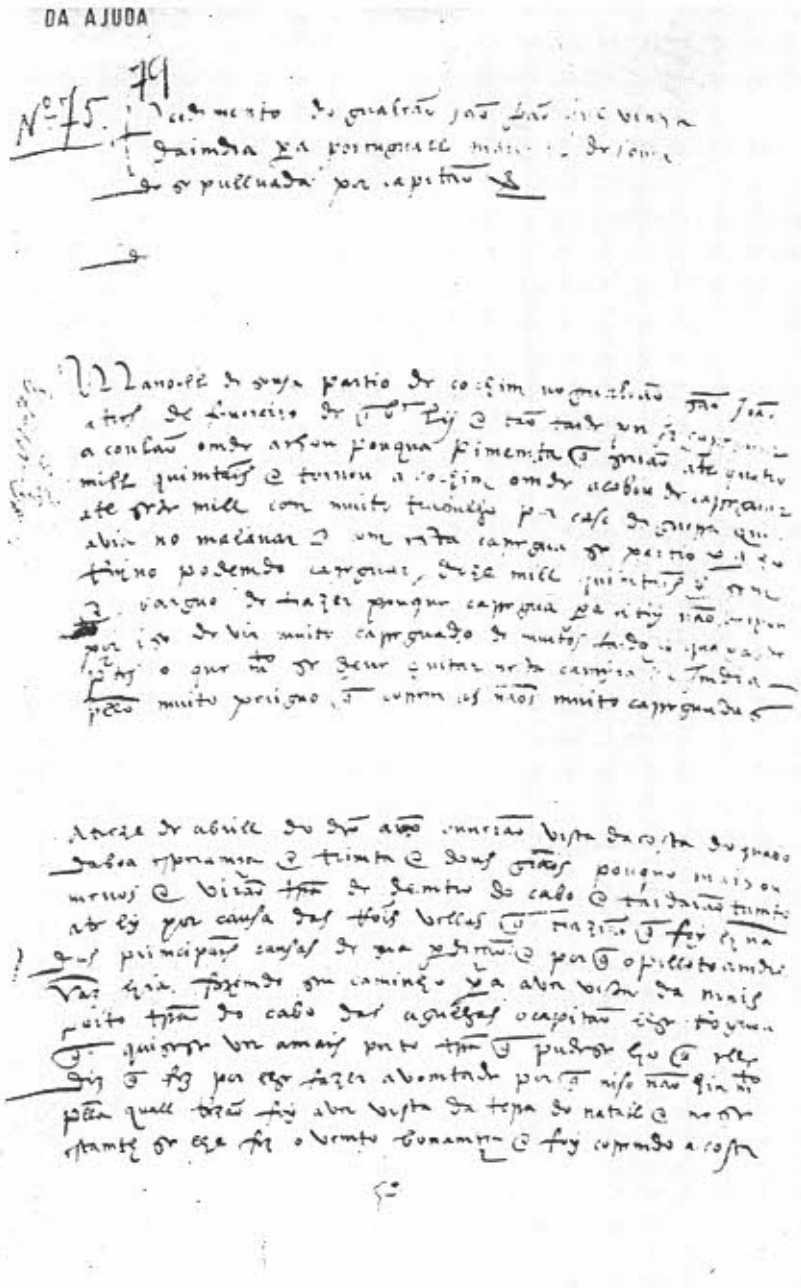
(4) José Manuel Garcia, «O Significado do Naufrágio do Sepúlveda na Cultura Portuguesa», *Ao Encontro dos Descobrimentos: Temas da História da Expansão*, Lisboa, Editorial Presença, 1994, p. 233.

(6) Cf. transcrição in Apêndice 1 de Kioko Koiso, *Mar, Medo e Morte: Aspectos psicológicos dos náufragos* na História Trágico-Marítima, *nos testemunhos Inéditos e noutras fontes*, Cascais, Patrimonia, 2004.

(7) Arnaldo Faria de Ataíde e Melo, *O Papel como Elemento de Identificação*, Lisboa, Oficinas Gráficas de Biblioteca Nacional, 1926.

(8)Agradecemos ao Dr. António Maria Braga de Macedo de Castro Henriques que nos ajudou na determinação da época da caligrafia.

(9) Anónimo, «Perdimento do gualeão *São João*», *Miscelânea Histórica*, vol. II, f. 428v.



Primeiro fólio do «Perdimento do gualeão *São João* que vinha da Imdia pera Portuguall-Manoell de Sousa de Sepulluada por capitão», *Miscelânea Histórica*, vol. II, f. 418v. (Biblioteca da Ajuda, *Cod.* 50-V-22).

2. Quando a primeira edição tem mais descrições, a parte acrescentada não tem informação nova, com algumas excepções. Além das palavras e expressões acrescentadas, apresenta-se a opinião do copista ou do editor da primeira edição.
3. Há passagens do texto em que aparecem contradições na primeira edição que não existem no manuscrito, o que pode dever-se a um engano do copista ou do editor da primeira edição.

Das diferenças entre o manuscrito e a primeira edição, salientamos duas que se nos afiguram muito significativas:

1. Na primeira edição, o copista ou o editor refere-se a si próprio, ainda que não se identifique, e à testemunha Álvaro Fernandes.
2. Na primeira edição, há uma dramatização da história, tornando-a mais impressionante.

Vejamos estas divergências mais pormenorizadamente.

Ao longo da narração, reparamos que, por um lado, o autor da primeira edição emprega os verbos na primeira pessoa mais do que no manuscrito e, por outro lado, realça a existência da testemunha, Álvaro Fernandes.

Este facto manifesta-se logo na «Introduçam da obra. Capitulo primeyro» que falta no manuscrito.

> *«E verdadeyramente que passou tantos trabalhos antes de sua morte, que não podem ser cridos senão de quem lhos ajudou a passar, que antre os mais foy hum Aluaro Fernandez guardião do Galeão que me contou isto muyto meudamente, que pro acerto achey aqui em Moçambique o anno de mil e quinhentos e cincoenta e quatro»*([10]) («Introduçam da obra.Capitulo primeyro»).

Além de o autor se revelar, o nome da testemunha ocular funciona como meio de confirmar que a fonte é fidedigna.

Vejamos outro exemplo no cenário em que os náufragos abandonaram o galeão.

No texto do manuscrito, lê-se:

> *«dizer o peryguo que o capitão e sua molher com os xxx pessoas na desembarquação tyuerão he escusado por que de tres vezes que ha manchua foy a terra na derradeira se perdeo e morrerão tres homens»* («Perdimento do gualeão *São João»*, f. 422).

([10]) O destaque é da nossa responsabilidade.

Na primeira edição, refere-se o mesmo episódio com a expressão «per contar o que me este homem disse, o escreverey».

> *«Dizer o perigo que tiueram na desembarcaçam, ho Capitam e sua molher com estas trinta pessoas, fora escusado, mas per contar o que me este homem disse, o escreverey, que de tres vezes que a Mãchua foy a terra se perdeo, onde morreram tres homens»* (Primeira edição, cap. ix).

No fim do manuscrito, indicam-se os nomes dos náufragos que sobreviveram ao ataque dos africanos.

> *«de toda companhia de Manoell de Sousa, scilicet, todos os que com elle se perderão escaparão somente oyto ou noue portugueses e quatorze ou quinze escrauos e tres escrauas que estauão com Dona Lyanor ao tempo que faleçeo, emtre os quais homens foy Pamtalião de Saa e Tristaõ de Sousa e ho pyllote [sic] Amdre Vaz e Balltesar de Sequeyra e Manoell de Castro e Aluaro Fernandez guardião amdamdo estes ja na terra sem esperamça de poderem numqua vyr a terra de cristãos»* («Perdimento do gualeão São João», f. 432v).

Na passagem correspondente da primeira edição, o autor inclui as frases seguintes que não se encontram no manuscrito: «eu não sey o nome a todos os que se saluarão» e «nomearey os que conheço soomente». Aliás, o nome da testemunha é posto em destaque por meio da palavra «este»:

> *«Parece necessario dizer os homens que escaparão de toda esta companhia, assi dos que ficarão com Manoel de Sousa quando foy roubado, como dos nouenta que hião diante delle caminhando, porque se sayba que todo ho atras escripto passou na verdade. Eu não sey o nome a todos os que se saluarão, por que os mays delles forão homens do mar, nomearey os que conheço soomente. Ho numero delles seria ate oyto Portugueses e quatorze ou quinze escrauos, e tres escrauas, das que estauam com Dana [sic] Lianor ao tempo que faleceo. Antre os quaes homens foy Pantalião de Saa, e Tristão de Sousa, e o Piloto Andre Vaz, e Balthesar de Sequeyra, e Manoel de Castro, e este Aluaro Fernandez. E andando estes na terra jaa sem esperança de poderem vyr a terra de Christãos»* (Primeira edição, cap. xxxj).

Dado que as expressões «antre os mais foy hum Aluaro Fernandez guardião do Galeão que me contou isto muito meudamente», «per contar o que me este homem disse, o escreverey», «Eu não sey o nome a todos os que se saluarão» e «nomearey os que conheço somente» se encontram só na primeira edição, não podemos rejeitar a hipótese de ser uma invenção do editor a fim de

concorrer para a verosimilhança da história, facto que é comprovado por uma frase da mesma passagem acima citada: «porque se sayba que todo ho atras escripto passou na verdade». Além disso, ao facto de referir Álvaro Fernandes como «este», o que, juntamente com a descrição na introdução «antre os mais foy hum Aluaro Fernandez guardião do Galeão que me contou isto miudamente», faz com que a existência de uma testemunha que contou a história seja credível.

Passemos à segunda divergência. A dramatização nota-se obviamente logo no título.

> *«Perdimento do gualeão São João que vinha da Imdia pera Portuguall Manoell de Sousa de Sepulluada por capitão»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 418v).
> *«Historia da muy notauel perda do Galeão grande Sam João. Em que se contam os innumeraueis trabalhos e grandes desauenturas que aconteceram ao Capitão Manuel de Sousa de Sepúlueda. E o lamentauel fim que elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de .M.D.Lij. a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em xxxj. graos».* (Título da primeira edição).

Comparado com o título do manuscrito, que transmite a informação mínima de maneira simples e seca, os substantivos da primeira edição «perda», «Galeão», «trabalhos», «desauenturas» e «fim» são enfatizados pelos adjectivos «muy notauel», «grande», «innumeraueis», «grandes» e «lamentauel» respectivamente. Assim, o próprio título seduzia o público e cativava-o para a leitura.

Por outro lado, focalizando-se a atenção em D. Leonor, a sua delicadeza é posta em relevo, o que provoca o aumento do sentimento de compaixão pela sua infelicidade. Durante a caminhada pela terra africana, o capitão Manuel de Sousa de Sepúlveda disse aos seus companheiros:

> *«quem quisese pasar avamte o podia fazer se lhe bem parecese, mas que elle não podia pasar por causa de sua molher e filhos que vynhaõ muyto camsados»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 429v).

> *«quem quisesse passar daly, que o poderia fazer se lhe bem parecesse, mas que elle não podia por amor de sua molher, e filhos que vinha ja muy debilitada»* (Primeira edição, cap. xxv repetido).

A expressão «vynhão muyto camsados» do manuscrito é substituída por «vinha já muy debilitada». Se bem que o autor da primeira edição enumere a mulher e os filhos de Manuel de Sousa, só se refere a D. Leonor, ignorando os filhos que deviam estar mais debilitados do que a mãe.

Sigamos aos exemplos mais representativos desta dramatização no clímax da tragédia da mulher do capitão:

> *«Vemdose Dona Lyanor despida deytouse loguo no chão e cobrise toda com os seus cabellos que erão muytos e muyto comprydos sem se mais querer daly erguer»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 431v).

> *«E vendose Dona Lianor despida, lançouse logo no chão, e cubriose toda com os seus cabelos que erão muytos e muyto compridos, fazendo hũa coua na area onde se meteo atee a cinta, sem se mais querer daly erguer»* (Primeira edição, cap. xxix).

Como se vê claramente nestas passagens, há uma grande diferença no episódio de D. Leonor, o mais famoso de todos os relatos da *História Trágico-Marítima*. No manuscrito, que apresenta o relato supostamente mais aproximado do original, a mulher do capitão não se enterrou até à cintura, expondo assim a sua nudez.

No que diz respeito ao cenário depois de o capitão e a sua mulher serem despidos, o autor da primeira edição escreve:

> *«Os homens que estauão ainda em sua companhia quando viram Manoel de Sousa e sua molher despidos, arredaràose delles hum pedaço pola vergonha que ouverão de ver assi o seu Capitão, e Dona Lianor, então disse ella a Andre Vaz ho Piloto Bem vedes como estamos»* (Primeira edição, cap. xxix).

Contudo, no manuscrito, quem chamou o piloto André Vaz não foi D. Leonor mas sim Manuel de Sousa de Sepúlveda:

> *«os homens que em sua companhia estauão quando virão Manoell de Sousa e sua molher despydos, arredarão se delles hum pedaço polla vergonha de verem asy Dona Lianor e o seu capitão, e emtão chamou elle Andre Vaz e lhe dise bem vedes como estamos»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 431v).

Esta diferença entre «elle» do manuscrito e «ella» da primeira edição não deve ter sido causada nem por engano da transcrição nem por lapso tipográfico, como se vê no exemplo seguinte:

> *«yuos muyto embora trabalhay de vos salluar e emcomendaynos a Deos e se fordes a Jmdia ou a Portuguall em allgum tempo dizey como nos deyxastes a Dona Lyanor e a mim com meus fylhos»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 432).

> *«hyuos muyto embora, trabalhar por vos saluar, e encomenday nos a Deos, e se fordes a India, e a Portugal em algum tempo dizey como nos deyxastes a Manoel de Sousa, e a mi com meus filhos»* (Primeira edição, cap. xxix).

A descrição de «como nos deyxastes a Dona Lyonor e a mim [=Manoel de Sousa]» do manuscrito é trocada, na primeira edição, por «como nos deyxastes a Manoel de Sousa e a mi [=D. Leonor]», o que prova de forma manifesta a alteração propositada da história, pois escusado será dizer que estas últimas palavras, destinadas ao piloto e proferidas por D. Leonor no auge do desespero, são incomparavelmente mais comoventes do que ditas por Manuel de Sousa.

Esta dramatização ainda continua:

> *«quando tornou [Manuel de Sousa de Sepúlveda] achou ja Dona Lianor falecyda e as escrauas choramdo»* («Perdimento do gualeão *São João*», f. 432).

Na passagem equivalente da primeira edição, escreve-se «estauão chorando cinco ou seis escrauas com grandissimos gritos»([11]).

> *«quando tornou achou Dona Lianor falecida, e outro menino tambem morto junto com a mãy, e sobre ella estauão chorando cinco ou seis escrauas com grandissimos gritos»* (Primeira edição, cap. xxx).

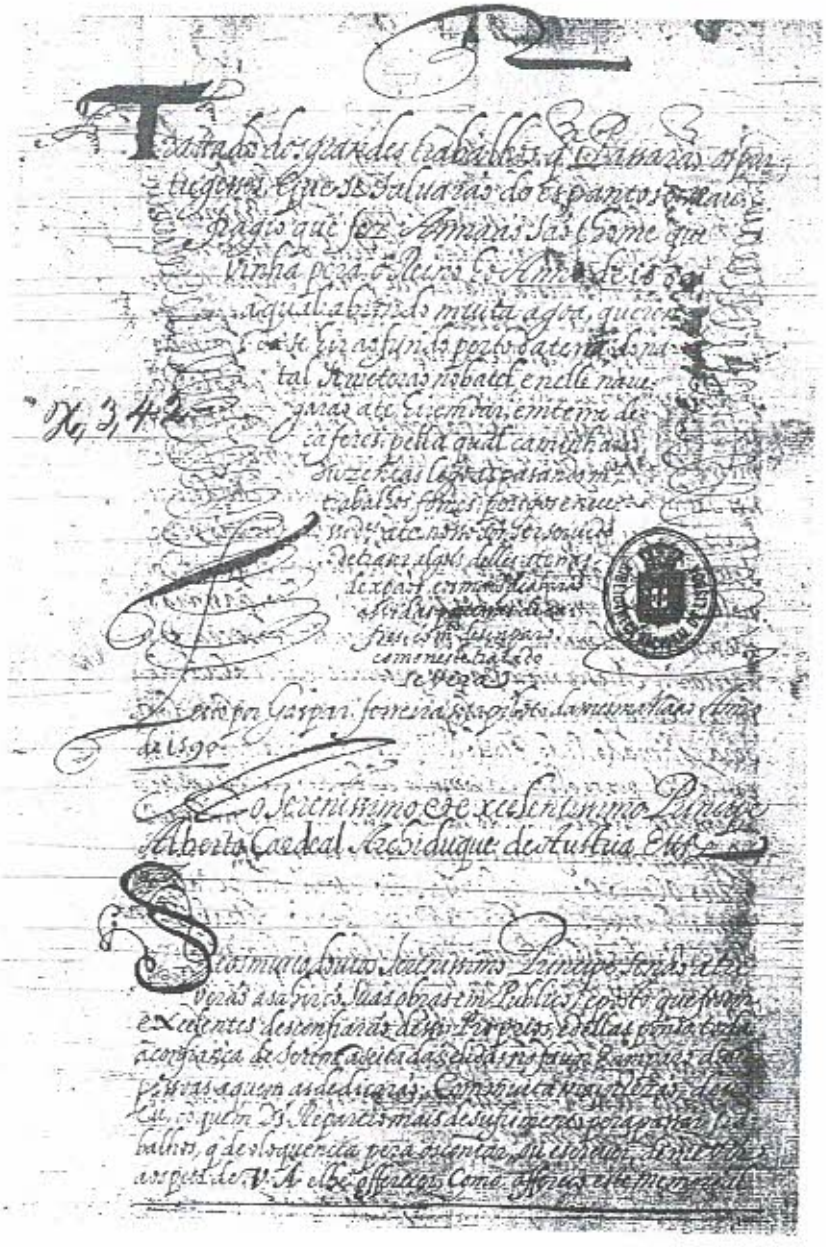
Passemos ao relato do naufrágio da nau São Tomé que constitui o nono da *História Trágico-Marítima*. É tido como um dos mais sofisticados entre os doze por ser da autoria do célebre cronista Diogo do Couto. Como se vê no título, foi escrito originalmente por encomenda da irmã de D. Paulo de Lima, D. Ana, contido na perdida *Década XI* e reproduzido posteriormente, na *Vida de Dom Paulo* de Lima Pereira([12]), que ficou em manuscrito até à publicação em 1736 do segundo tomo da colectânea de Bernardo Gomes de Brito, em que os seus capítulos XXXII-XLI foram recolhidos.

O manuscrito referente ao naufrágio da nau *São Tomé* foi mencionado por João Baptista Lavanha no seu relato do naufrágio da nau *Santo Alberto*: «lembrando Nuno Velho da perdição da Nao S. Thomè na Terra dos Fumos, anno de outenta e nove, cujos successos lera em Goa escritos por Gaspar Ferreira Sota-piloto della, mostrou com o seo exemplo»([13]), isto é, *Trattado dos grandes*

([11]) Curiosamente, na versão da História Trágico-Marítima, as «escrauas» da primeira edição são substituídas pelos «escravos»: «achou D. Leonor fallecida, e o outro menino, e sobre ella estavaõ chorando cinco Escravos com grandissimos gritos» (HTM, tomo I, p. 35), o que deve ter sido causado por engano ou por lapso tipográfico.

([12]) Diogo do Couto, Vida de D. Paulo de Lima Pereira, Capitam-mór de Armadas do Estado da India, donde por seu valor, e esforço nas batalhas do mar, e terra, de que sempre conseguio gloriosas victorias, foy chamado o Hercules Portuguez, Lisboa, José Philipe, 1765.

([13]) João Baptista Lavanha, «Relação do naufragio da nao S. Alberto, No Penedo das Fontes no anno de 1593. E Itinerario da gente, que delle se salvou, athè chegarem a Moçambique. Escrita por João Baptista Lavanha Cosmografo mòr de Sua Magestade no anno de 1597», HTM, tomo II, p. 238.



Primeiro fôlio do *Trattado dos grandes trabalhos* de Gaspar Ferreira Reimão. (Biblioteca Nacional. *Cod.* 7360, f. 1).

trabalhos que Passarão os purtugesses, que se saluarão do espantoso naufragio que fez a nnaão [sic] São Thome que vinha pera o Reino no Anno de 1589, a qual abrindo muita agoa, querendo se hir ao fundo perto da terra do Natal se meterão no batel e nelle nauegarão ate hirem dar em terra de caferes [sic], pella qual caminharão duzentas legoas pasando muitos trabalhos, fomes, perigos, neçessidades, ate nosso senhor ser seruido de traser alguns delles a terras de christãos, e os mais acabarão as vidas por teras de cafres, com muito desenparo, como neste tratado se vera. Feito por Gaspar Ferreira sotapiloto da mesma Naao Anno de 1590([14]). Posto que Charles Ralph Boxer se refere, em 1959 e 1979, à existência do tratado na Biblioteca Nacional como outra narrativa do naufrágio da nau *São Tomé*([15]) e a sua importância seja óbvia por ser o testemunho do sobrevivente, célebre piloto da Carreira da Índia, Gaspar Ferreira Reimão, que embarcou na Nau São Tomé como sota-piloto, conhecemos apenas um trabalho que menciona sucintamente o conteúdo desta fonte([16]).

O *Trattado dos grandes trabalhos* está escrito nos 57 fólios com uma caligrafia relativamente legível e não está disponível para consulta. Aliás, a partir do fólio 49, a tinta esborrata-se, ou trespassa-se para o outro lado, ficando tudo escuro, o que dificulta bastante a leitura dos últimos fólios. O texto reparte-se em 49 divisões numeradas com excepção da primeira. Reimão regista as ocorrências desde a partida de Cochim da nau São Tomé, a 16 de Janeiro de 1589, até à chegada do capitão a Moçambique, a 22 de Fevereiro de 1590, e o socorro enviado para os restantes sobreviventes, que se detiveram na baía de Lourenço Marques, testemunhando pormenorizadamente aquilo que sucedeu no dia-a-dia durante a viagem no mar, o naufrágio, a permanência na praia e a caminhada pelas terras da Cafraria quase sempre com indicação das datas. Nos ff. 57-57v, encontra-se uma lista dos indivíduos que escaparam ao desastre no mar, separando-os em dois grupos: os que ficaram na Ilha da Inhaca com D. Paulo de Lima e os que embarcaram na almadia e, depois da viagem no lúzio, chegaram a Sofala, informando sobre os que pereceram e os que sobreviveram.

([14]) Cf. transcrição in Apêndice 3 de Kioko Koiso, op.cit.

([15]) Charles Ralph Boxer, The «Tragic History of the Sea», 1589-1622, Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the Journeys of the Survivors in South East Africa, Cambridge, The Hakluyt Society, 1959, p. 40; Idem, «An Introduction to the História Trágico-Marítima (1957): Some Corrections and Clarifications», Quaderni Portoghesi, n.° 5, Pisa, Giardini Editori e Stampatori, 1979, p. 103. Conforme A. Fontoura da Costa, o manuscrito foi adquirido pela Biblioteca Nacional em 1897. (Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinais & aguageis & diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos, prefaciado por A. Fontoura da Costa, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, 2.ª edição, p. X).

([16]) Maria Luísa Leal, «A Relação do Naufrágio da nau «São Tomé». Três versões». *A História Trágico-Marítima. Análises e perspectivas*, Lisboa, Cosmos, 1996, pp. 109-136.

Verificamos logo no início e no fim do texto o motivo que leva o autor a redigir o Trattado dos grandes trabalhos: pretende que a sua experiência seja aproveitada em situações similares, como um exemplo e advertência, podendo assim os futuros náufragos suportá-las com mais facilidade([17]).

A leitura comparativa do manuscrito com o relato de Diogo do Couto([18]), esclarece-nos o facto de a maior parte da origem da narração do cronista existir nesse Trattado de Reimão; por outras palavras, o manuscrito foi a fonte da narrativa de Couto. O cronista resume o manuscrito quantitativamente a menos de metade. Até ao fólio 30, o narrador do relato sintetiza o testemunho do sobrevivente, aproveitando ou suprimindo os episódios e respeitando a ordem dos acontecimentos. Salvo algumas excepções, a descrição das primeiras trinta e oito páginas (pp. 155-192) da versão de Couto bascia-se, mais ou menos, nos vinte e nove fólios e meio do manuscrito (ff. 1-30), enquanto o restante do tratado (ff. 30v-56v) com excepção do último fólio de listagem está resumido nas seguintes vinte páginas (pp. 194-213), o que significa que a segunda metade do manuscrito é menos aproveitada do que a primeira. Exemplificamos com uma passagem da História Trágico-Marítima:

> «Deste Reyno de Gamba se partîraõ aos vinte e hum de Mayo, que foy vespera do Espirito Santo, e chegàraõ ao Rio do Inhabane, aonde achàraõ hum mistiço chamado Simaõ Lopes, filho de Sofàla que alli estava fugido por couzas que tocavaõ à Fè, o qual os agazalhou o melhor que pode, por ser pobre, e jà a este tempo naõ eraõ mais de trinta pessoas, de quarenta e sinco que partiraõ. Alli souberaõ de Simaõ Lopes, que naõ podia vir pangayo de Moçambique senaõ em Novembro; com o que tomàraõ seo conselho, e assentàraõ de caminhar por terra, por aquella ser muito doentia, por jazer debaixo do Tropico de Cancro; e depois de descançarem alguns dias se puzeraõ ao caminho, e em quatro chegàraõ ao Rio de Boene muito mal tratados dos Cafres, que por aquelle caminho os salteavaõ; e passado o rio à outra parte, foraõ caminhando athè outro chamado Morambele, que por ser muito alto lhe foraõ buscar vào muito acima e nestes caminhos foraõ acabados de esbulhar desse pouco que levavaõ. Passado o rio foraõ ter a huma povoaçaõ chamada Sane, que està na ponta daquella terra, que nas Cartas de marear se chama de S. Sebastiaõ, onde começàraõ a atravessar a enceada de Sane, que de baixamar espraya tanto que a sinco e seis legoas se naõ vè o mar; e por ella caminhàmos a mayor parte do dia muy apressados, porque a marè os naõ atropelasse, e se puzeraõ da outra parte, tendo caminhado por ella mais de sinco legoas, e da outra banda repouzàraõ» (*HTM*, tomo II, pp. 205-206).

([17]) Gaspar Ferreira Reimão, *Trattado dos grandes trabalhos*, ff. 1v e 56v.

([18]) Embora a «Relação do naufragio da Nao *S. Thomè* na Terra dos Fumos, no anno de 1589. E dos grandes trabalhos que passou D. PAULO DE LIMA nas terras da Cafraria athè sua morte. Escrita por Diogo do Couto Guarda mòr da Torre do Tombo. A rogo da Senhora D. Anna de Lima irmãa do dito D. Paulo de Lima no Anno de 1611» da *História Trágico-Marítima* se baseie na obra *Vida de Dom Paulo de Lima Pereira*, faremos a citação do segundo tomo da colectânea britiana (pp. 155-213).

A citação que se encontra nas pp. 205 e 206 parece ter sido extraída de algum fólio do manuscrito. Não obstante, as suas fontes estão espalhadas por diversas partes do Trattado dos grandes trabalhos:

«se partirão» (f. 41).

«a Ynhanbane, bespora do Spiriçto Sançto que foi a vimte e hum de Maio aomde acharão Simão Lopes homem baço naturall de Moçambique [...] *os agasalhou o milhor que pode, posto que elle podia pouco pera a grande neçessidade* [...]» (f. 41v).

«elle lhe respondeo que o tempo em que aquella terra hião era em Nouembro [...] *de coremta e simco* [...] *não erão mais que trinta* [...]» (f. 42).

«o qual sitio he muito doemtio [...] *detriminou* [...] *porsse ao caminho e avemturarsse»* (f. 43).

«repensarão hum pedaço por esta praia ate Boine que puserão quatro dias» (f. 44v).

«os seguirão dos cafres hum dia todo com seus arcos e frechas e machadinhas nas mãos e se lhe atrauesauão diante» (f. 45).

«alem ya do rio» (f. 45v).

«chegarão a hum rio que chamão Meronbele o qual por ser muito alto [...] foi neçessario yrem por elle asima pera o poderem passar [...] lhe tomarão huns pannos a que çhamão machiras com que cobrião as parttes secretas, vemdosse assi os purtugesses neste estado e ya não tinha sobre ssy mais que as roupetas de pano e calsões» (f. 46).

«chegarão a hũa pouoação que chamão Sane que esta na pomtta da terra do Cabo de São Sebastião [...] atrauesando hũa emçeada [...] *senão ve o mar dali a simquo legoas, pella qual forão hum dia todo pasamdo muitos regattos d'agoa* [...] *era mais de simco legoas, e assi forão ate passar a outra bamda sendo ya tarde se agasalharão»* (f. 46v).

Estes excertos sugerem uma pista sobre o modo como Diogo do Couto efectuou a montagem. Tirou «se partirão» do fólio 41, umas frases dos fólios 41v, 42 e 43, não usou nenhuma expressão dos fólios 43v e 44 e aproveitou algumas frases dos fólios de 44v até 46v.

Segundo os dados mencionados pelo cronista, os sobreviventes saíram do Reino de Gamba no dia 21 de Maio. Todavia, Gaspar Ferreira Reimão regista a partida no meio do fólio 41 sem data determinada e, depois de algumas ocorrências no percurso, dá-se a chegada a Inhambane, a 22 de Maio, após o meio do fólio seguinte. Tendo em conta as páginas da *História Trágico-Marítima*, pensamos que os portugueses resolveram deixar a terra

insalubre de Inhambane, seguindo o conselho de Simão Lopes, enquanto a testemunha relata que, passando pela povoação de Inhamatotima, o capitão decidiu porem-se a caminho. Assim, o autor da narrativa construiu um passo que não chega a um parágrafo, extraindo as informações dos diversos fólios do manuscrito, montando-as e ligando, por vezes, alguns episódios ocorridos em sítios e datas diferentes, como se tivessem acontecido ao mesmo tempo.

Couto, em vez de colocar a lista dos sobreviventes no fim do relato, apresenta-a duas vezes no texto. No primeiro exemplo, o cronista inclui alguns nomes e as suas funções, quando narra a chegada à praia dos que escaparam ao naufrágio:

> *«Vendosse assi todos em terra ha saluamento, se fez recenha da gente que erão e acharão serem 98 pessoas emtre homens e moços em que emtrauão as pessoas todas atras nomeadas e outras pessoas assim passageiros como gente do mar, os nomes dos quaes estam todos declarados no fim deste trattado»* (Trattado dos grandes trabalhos, f. 15).

> *«fazendo resenho da gente, achàraõ-se noventa e oito pessoas, com mulheres, das quaes nomearemos as de que tivemos noticia: O Capitaõ Estevaõ da Veiga, D. Paulo de Lima, D. Beatris sua mulher, Gregorio Botelho, sua filha D. Mariana, mulher de Guterre de Monroy, D. Joanna de Mendoça, mulher que foy de Gonçalo Gomes de Azevedo, Bernardim de Carvalho, Manoel Cabral da Veiga, [...], Gaspar Fernandes, Piloto»* (*HTM*, tomo II, p. 171).

Os nomes da mulher de D. Paulo de Lima e do piloto referidos por Diogo do Couto parecem-nos estar errados, pois chamam-se D. Brites e Gaspar Gonçalves([19]). Especificando os dezasseis nomes, o cronista refere, curiosamente, «Diogo de Couto, que se tinha perdido na Nao Santiago no Baixo da Judia». No tocante a este «Diogo de Couto», Charles Ralph Boxer afirma que o cronista não estava a bordo da nau *São Tomé* e que o indivíduo com nome igual ao do autor da narrativa era um jovem marinheiro([20]). Subsiste, porém, a dúvida acerca da razão por que se refere o único nome que não se encontra na listagem do manuscrito. Couto adicionou o seu nome, como se ele próprio fosse a testemunha, para que o seu relato se tornasse fidedigno?

Na sua narrativa, notamos as opiniões do cronista. O autor acusa de egoísmo os que embarcaram no batel, abandonando os restantes tripulantes e

---

([19]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 2 e f. 57v.

([20]) Charles Ralph Boxer, «An Introduction to the *História Trágico-Marítima*», p. 66; Idem, *The «Tragic History of the Sea»*, p. 39.

passageiros na nau, que estava sujeita ao perigo de se afundar, e critica mordazmente os comportamentos dos homens do mar:

> *«porque esta gente do mar, em hum caso como este, naõ tem respeito a nada, nem elles depois foraõ castigados por excessos que commettèraõ nestas viagens»* (*HTM*, tomo II, p. 165).

Condena também os actos dos oficiais por terem deitado fora alguns indivíduos para aliviar o peso do batel:

> *«Feita esta abominavel crueldade por maõs destes Officiaes do mar, os quaes permitio Deos, que pagassem muy cedo, com todos ou os mais delles morrerem em terra por aquelles matos com grandes desconsolaçoens»*. (*HTM*, tomo II, p. 168).

Estas passagens não fazem parte do manuscrito.

Enquanto a nau defrontava o risco de ir a pique por motivo das tempestades ou da entrada contínua da água, todos os embarcados tinham de trabalhar com muita diligência sem comer nem dormir para dar às bombas e lançar os caixotes e os barris ao mar([21]). Segundo a narração de Couto:

> *«aos quaes se repartiraõ todos os da Nao, sem haver excepçaõ de pessoa, sendo D. Paulo de Lima, que nella hia com sua mulher, o primeiro, e assim Bernardim de Carvalho, o Capitaõ Estevaõ da Veiga, Gregorio Botelho sogro de Guterre de Monroy, que levava alli sua filha para seo marido, que estava no Reyno, e outros cavalheiros, e Religiosos que na Nao hiaõ, que todos de dia e de noite trabalhàraõ nas bombas e aldròpes dos Barris, sem se apartarem delles, nem para comer; porque os Padres andavaõ pelo convès com biscouto, conservas, e agoa, consolando a todos, assim corporal, como espiritualmente»* (*HTM*, tomo II, pp. 157-158).

Este extracto é referido amiúde como cenário extremo do naufrágio. No entanto, a descrição correspondente do Trattado dos grandes trabalhos de Reimão é diferente. De acordo com o sota-piloto, por um lado, não se indicaram os nomes dos que participaram na operação de tirar a água. Por outro lado, mesmo que os clérigos distribuíssem comida e bebida com palavras animadoras, muitos dos que trabalhavam não eram capazes de engolir, uma vez que não estavam em condições psicológicas de poder comer ou beber por a morte estar muito perto. Desta forma, uma frase cortada pelo cronista apresenta nitidamente tanto a gravidade do perigo como a mentalidade dos que enfrentavam a morte([22]). Como aconteceu noutros naufrágios, ao perderem a

([21]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 4v.
([22]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 6.

esperança na salvação do corpo por meios humanos e ao sentirem que estavam na iminência de morrer, os embarcados da nau *São Tomé* encomendavam a alma a Deus através da oração e por meio de confissões. O capelão não só ouviu as confissões dos atormentados como aproveitou para lhes dar uma penitência que contribuisse para o salvamento da nau: «não fez em toda esta noitte o padre Cappellão outra coussa senão ouvir de comfissão a muita gente, o qual em acabando de os confessar, a pinitencia que lhes daua era que fossem trabalhar em tirar agoa»([23]).

Embora omita as passagens interessantes, Couto descreve, por vezes, alguns episódios de uma maneira mais dramática do que o testemunho de Reimão. O sota-piloto regista simplesmente aquilo que fizeram os navegantes da nau, na noite de 17 de Março, e as situações perigosas por que passaram:

> *«trabalhando todos aquela noitte como as demais com toda a diligençia, assi no aliyar como no botar agoa fora com os barris e bombas, aproueitou tão pouco que quando amanheçeo estaua a cubertta de sobre o porão chea d'agoa por baixo das bracolas, o que vendo todos o estado tão perigoso a que erão chegados e quan perto e vesinha tinhão a morte e se uerem todos afogados e que não aproueitaua o geral trabalho pera sostemtarem a Não ate tomarem terra» (Trattado dos grandes trabalhos,* f. 7).

O cronista dá uma escrupulosa conta do ambiente da noite terrível que ameaçava os embarcados devido ao temor da morte:

> *«Toda esta noite passáraõ com grandes trabalhos, e desconsolaçoens, porque tudo quanto viaõ lhe reprezentava a morte; porque por baixo viraõ a Nao chea de agoa, por cima o Ceo conjurado contra todos, porque athè elle se lhe encobrio com a mayor cerraçaõ e escuridade que se vio. O ar assobiava de todas as partes, que parecia lhe estava brádando, morte, morte; e naõ bastando a agoa que por baixo lhe entrava, e de cima, que o Ceo lançava sobre elles, parecia, que os queria alagar com outro diluvio. Dentro na Nao tudo o que se ouvia eraõ suspiros, gemidos, gritos, prantos, e misericordias, que se pediaõ a Deos, que parecia, que por alguns peccados de alguns que hiaõ naquella Nao, estava irado contra elles» (HTM,* tomo II, p. 159).

O passo que não pertence ao manuscrito é mencionado ironicamente, com alguma frequência, como um cenário marcante e representativo do naufrágio.

Apesar de não exemplificarmos aqui, a história de D. Joana, que embarcou no batel e da ama da sua filha que não a largou, ficando na nau, também é mais dramatizada do que a do manuscrito.

([23]) Idem, *Ibidem*, f. 8.

Mesmo que Couto tenha redigido a obra *Vida de Dom Paulo de Lima Pereira* por encomenda da irmã do fidalgo, o protagonista não é posto em destaque nem a sua atitude é digna de um carácter exemplar, salvo as palavras dirigidas a D. Ana de Lima nas últimas páginas([24]). Aliás, a data do falecimento, «dous de Agosto»([25]) indicada pelo cronista não coincide com a registada por Reimão: «desoitto dias do mês d'Agosto»([26]).

Existem algumas divergências nos episódios entre o manuscrito e o relato de Couto.

Segundo o cronista, no mato do Reino do Fumo em que Manuel de Sousa de Sepúlveda tinha morrido, os cafres descobriram dois anéis de pedraria, acerca dos quais se dizia que tinham sido usados pelo capitão do galeão *São João*([27]). Contudo, não se encontra a lenda correspondente no *Trattado dos grandes trabalhos*. Ao invés, o sota-piloto transmite-nos outra história relacionada com Manuel de Sousa de Sepúlveda. Conforme lhe contou um indivíduo de confiança, os cafres mostraram uma caveira alva e de feições muito belas e disseram-lhe que fora de uma mulher branca que morrera na região havia muito tempo, julgando que podia ser de D. Leonor, mulher do capitão([28]). Embora não queiramos tirar uma conclusão precipitada, depreendemos que, tendo em conta o sítio comum dos dois testemunhos, Couto trocou a caveira de D. Leonor pelos anéis de Manuel de Sousa de Sepúlveda para suavizar a história.

Não podemos deixar de mencionar outro assunto estranho. Na sequência do afundamento da nau *São Tomé*, Reimão narra uma cena em que intervém um mancebo:

> *«Passado este espectaculo tão lastimosso e cruel da Naão se ter hido ao fundo e terem botado a gente ao mar, vinha aynda seguindo o batel hum mançebo que tinhão lamsado ao mar, o qual por nadar muito seguio muito tempo a embarcação, dissendo em vosses altas que o tomassem que a Virgem Nossa Senhora lhe desia que se auia de saluar, mouidos todos os do batel a piedade e por falar em Nossa Senhora tantas veses, o mandou o Capittão tomar e recolher dentro» (Trattado dos grandes trabalhos*, f.13).

Ainda que não seja referido pelo cronista, o caso encontra-se, curiosamente, no relato do naufrágio da nau *Santiago*([29]). O autor deste relato,

---

([24]) Pedro Balaus Custódio, A «História Trágico-Marítima»: do Herói ao Anti-herói. Dissertação de Mestrado em Literatura Portuguesa apresentada à Universidade de Coimbra, 1992, p. 128.

([25]) Diogo do Couto, «Relaçaõ do naufragio da nao S. Thomè», HTM, tomo II, p. 180.

([26]) Gaspar Ferreira Reimão, op. cit., f. 51v.

([27]) Diogo do Couto, «Relaçaõ do naufragio da nao S. Thomè», HTM, tomo II, p. 176.

([28]) Gaspar Ferreira Reimão, op. cit., f. 52.

([29]) Manuel Godinho Cardoso, «Relaçaõ do Naufragio da Nao *Santiago* No anno de 1585. E Itinerario da gente que delle se salvou. Escrita por Manuel Godinho Cardozo e agora novamente acrescentada com mais algumas noticias», *HTM*, tomo II, pp. 102-103.

Manuel Godinho Cardoso, utilizou uma história do testemunho da nau *São Tomé* ou Reimão aproveitou um lance da outra narrativa? A primeira hipótese parece-nos mais provável, pois, enquanto a nau *Santiago* naufragou em 1585, quatro anos antes da nau *São Tomé*, a primeira edição do relato só veio a lume em 1602, ou seja, doze anos depois da redação do *Trattado* do célebre piloto.

No que diz respeito às causas do naufrágio, o que Couto escreveu não nos fornece quase nenhuma lição nem nos transmite as medidas tomadas com o intuito de evitar o perigo, apesar de o autor da relação do naufrágio da nau Santo Alberto, João Baptista Lavanha, afirmar que os seus sucessos são quase semelhantes aos da nau São Tomé([30]). O relato do cronista parece-nos não merecer comparação com o de Lavanha que está repleto de informações úteis. Não obstante, o sota-piloto, em cujo manuscrito se baseou Couto, revela com todos os pormenores, como se fosse uma transmissão ao vivo, aquilo que ocorreu na nau São Tomé e como os mareantes reagiram e tentaram resolver o problema.

No tocante à situação em que se ouviu nos paióis do porão o estrondo da água a sair «dantre as primeiras picas e por baixo das escoas, lugar muito perigosso, onde o remedio he muito deficultosso pera se poder tomar». O cronista narra:

> *«A achada a agoa, viraõ que era um torno tamanho, que se hum Official metia a maõ a força della lha tornava a rebater para fóra»* (*HTM*, tomo II, p.156).

A descrição correspondente no manuscrito é:

> *«tudo o que nestes lugares se uia de custuras estavam sem pomta de estopa e ate os vergões de chumbo que nas custuras metem sobre a estopa, os achauão cahidos de demtro e toda a almogama desta Naão, quem se metia antre as picas e punha os ombros nellas as semtia yr e vir pera proa e popa e não podendo com a vista, descubrio hum olho d'agoa grande que com a mão sentião naser amtre hũa pica que trazia pera demtro tamanha força que sospendia as mãos a quem neste lugar as metia»* (*Trattado dos grandes trabalhos*, f. 4).

Para descobrir a origem da água, decidiram cortar um pedaço de escoa e uma ponta de pica. Quanto a este procedimento, houve alguns pareceres contrários, pois «senão fizesse por semtirem a Naão muito falta de pregadura

([30]) João Baptista Lavanha, «Relaçaõ do Naufragio da Nao *S. Alberto*», *HTM*, tomo II, p. 220.

e o lugar ser pirigosso e não traser galagala como sempre as Naãos custumarão traser»([31]). Cortaram alguns paus:

> *«vendo que era obra escuzada e que não podiam descubrir nada pera poderem tomar algũa partte della a deixarão e o milhor que puderão com as pomtas dos ferros e facas meterão estopa nas custuras que emxerguauão, posto que erão poucas as que viam por este lugar ser todo cheo de madeira e assi fiserão muitos çaquinhos cheos d'arros que meterão amtre as picas e leames pera que fizesse pegamaço e emtupe, fasendo por riba destes çaquos d'arros, hũa arca que sostentase pera baixo e não pudesse a agoa sospender ho arros e com estes fraquos remedios acharão muita melhoria nas bombas»* (*Trattado dos grandes trabalhos*, f. 4).

No estado perigoso, além de se dedicarem a noite inteira a trabalhar com as bombas e atirar ao mar os caixotes e os barris, os embarcados realizaram outra operação, acerca da qual Couto informa:

> *«E porque a agoa crescia, atravessáraõ os Officiaes algumas entenas por cima das escotilhas da popa, e de proa, pelas quaes ordenàraõ muitos barrîs de seis almudes, que desciaõ, e sobiaõ com facilidade, aos quaes serrepartîraõ todos os da Nao, sem haver excepçaõ de pessoa»* (*HTM*, pp.157-158).

Vejamos o texto que originou o relato do cronista:

> *«Vendo o Capittão, fidalgos e officiaes da Naão e mais gentte ho estado tam perigosso a que erão chegados, começarão com muita prestesa a ordenar na escotilha, barris de seis almudes pera os quaes atrauessarão hũa entena de bordo a bordo e nella cozerão poles pellas quaes alauão e guindauão arriba os barris cheos d'agoa, huns que hião pera baixo outros que vinham pera riba, os quaes emcihão em baixo, alguns marinheiros assim que dando de contino a ambas as bombas he tirando numa roda viua com os barris com muita diligencia»* (*Trattado dos grandes trabalhos*, f. 5).

Reimão descreve mais escrupulosa e claramente aquilo que construiram, ou seja, um tipo de guindaste, o que possibilitou o alijamento da água com mais eficácia.

Como vimos no testemunho do sota-piloto, mesmo que fosse uma pequena parte, é lógico que o cosmógrafo-mor, João Baptista Lavanha, encontre semel-

([31]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 4. A galagala é «espécie de betume que era usado em tapar as juntas e barrar as obras vivas dos navios para melhor vedação e para os proteger do gusano. Era feito de cal virgem, e estopa, amassadas com azeite. Por cima deste betume, era aplicado um forro exterior». (Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga / Edições Culturais da Marinha, 1990, 3.ª edição, p. 282).

hanças entre os dois naufrágios, visto que as duas naus, *São Tomé* e *Santo Alberto*, meteram ambas muita água: na primeira, mal chegaram aos paióis do porão, «semtiram logo o rogido d'agoa que nassia dantre as primeiras picas e por baixo das escoas, lugar muito perigosso, onde o remedio he muito deficulltosso pera se poder tomar»([32]) e na segunda, «entendeo-se que entrava pelas picas de popa, por baixo de huma caverna, lugar muy perigoso, e de difficil remedio»([33]), o que é impossível encontrar no escrito de Couto em virtude da falta de informação. Além de exlcuir a maior parte da descrição rica e pormenorizada de Reimão, o cronista tira uma conclusão pouco significativa respeitante à causa do naufrágio:

> *«tudo nasceo do calafeto, por cuja causa se perdem muitas Naos, no que se tem muito pouco resguardo, e os Officiaes muito pouco escrupulo, como se naõ ficassem à sua conta tantas vidas, e tantas fazendas como se mètem nestas Naos. [...] tendo cortadas algumas [picas], tornàraõ a sobrestar, por ser aquelle lugar o em que se fecha toda a Nao, e nella naõ hia pregadura para se tornar a remediar, porque as mais, ou todas estas Naos andaõ a Deos misericordia, por pouparem quatro cruzados».* (*HTM*, tomo II, p. 156).

O cronista conclui que os pecados cegaram todos de tal maneira que não entenderam que podiam salvar-se e morreram «aquelles que nascèraõ para aquillo»([34]). Ao contrário de Couto, Reimão não imputa a causa da calamidade nem a Deus, nem aos pecados, nem ao fatalismo. No fólio 12 do *Trattado dos grandes trabalhos*, adverte os futuros navegantes, informando os leitores no início do parágrafo: «Aqui se pode notar e juntamente ficar pera memoria dos homens que navegão e espiriençia que vendosse algũa ora en caso semelhante a este». O sota-piloto analisa claramente, tal como um dos que governavam a nau, aquilo que sucedeu e o que se deveria ter feito para salvar as vidas de todos os mareantes da nau *São Tomé*.

Segundo o inventário dos *Naufrágios e Outras Perdas* elaborado por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, a nau *São Tomé* perdeu-se devido ao seu mau estado([35]). A classificação da causa é compreensível, pois, após ilustrar como a nau meteu água e a estopa foi lançada fora, Couto, como já referimos, atribui a responsabilidade inteira do desastre ao calafeto([36]). Tendo apresentado a sua opinião, o cronista continua a narrar as circunstâncias em que uma considerável quantidade de água entrava na nau, apontando a carência de materiais para resolver o problema.

([32]) Diogo do Couto, «Relaçaõ do Naufragio da Nao *S. Thomè*», *HTM*, tomo II, pp. 157-158.

([33]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 5.

([34]) Diogo do Couto, «Relaçaõ do Naufragio da Nao *S. Thomè*», *HTM*, tomo II, p. 170.

([35]) Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 223.

([36]) Diogo do Couto, «Relaçaõ do Naufragio da Nao *S. Thomè*», *HTM*, tomo II, p. 156.

Todavia, além de Melchior Estácio do Amaral referir, no seu «Tratado das Batalhas, e Successos do Galeaõ *Santiago* e da Nao *Chagas*», a nau *São Tomé* como um dos exemplos de sobrecarga([37]), Reimão testemunha a realidade:

> *«A Naão São Thome [...] partio muito bem provida e aparelhada de tudo o que lhe era necessario pera fazer sua viagem e assi muito bem carreguada de pimentta e de todas as mais drogas, fazendas que na Jndia avia e era esta hũa das riquas Naãos que daquelas parttes pera o Reino de muitos annos a esta partte erão partidas e a Nnão en ssi muito fermossa de portte de mais de settecenttas tonelladas muito bem mandada de todas as manhas neçessarias e noua que não tinha feito mais que outra viagem»* (*Trattado dos grandes trabalhos*, f. 2).

Iniciada bem a viagem, a nau seguiu a sua rota «sem temor nem reçeos de nenhum baixo, trasendo sempre bom tempo»([38]). Porém, antes de chegar à Ilha de Diogo Rodrigues, soprou vento su-sueste e rijo, o que fez com que a nau começasse a trabalhar e

> *«sentir a força do vento e mar e juntamente o pesso da muita carga que em ssi trasia, pello que comessou de fazer agoa pella proa. [...] vendo o capittão, fidalguos e os officiais o muito que a Naão trabalhaua por ver muito carreguada, tomarão comselho e asentarão que era neçessario alijar a Naão de proa, o que logo se pos em efeito, lamsando das camaras dos marinheiros setenta barris de gemgiure en comserua por ser fasenda muito carregada, alijada esta fasenda ao mar, foi a Naão fasendo seu caminho com menos trabalho & da bomba»* (*Trattado dos grandes trabalhos*, ff. 3-3v).

O sota-piloto da nau São Tomé não só descreve as ocorrências e aponta os defeitos das naus como também propõe uma medida para prevenir a sobrecarga:

> *«aynda que hũa Naão seja de ferro e asso, não pudera deixar de render e abrir, o que se deuia de remediar com porem guardas nas Naãos, homens desemtereçados e sem cobiça pera que não deixem metter nem carregar nellas coussa algũa fora dos seus agasalhos que cada hum tiuer, porque se tudo isto assi se fiser assi no comsertto como na carga he de crer que as Naãos farão as viagems com menos risquo da que o esta fez».* (*Trattado dos grandes trabalhos*, f. 15).

Se bem que não considerássemos que a sobrecarga tenha provocado a calamidade da nau São Tomé, o manuscrito desvenda nitidamente o acontecimento e sabemos que o sota-piloto advertiu sobre as medidas que se deviam tomar para evitar o perigo.

([37]) Melchior Estácio do Amaral, «Tratado das Batalhas, e Successos do Galeaõ Santiago com os Olandezes na Ilha de Santa Elena, e da Nao Chagas com os Inglezes entre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitanias da Carreira da India; e da causa, e desastres, porque em vinte annos se perdéraõ trinta e oito Naos della. Escrita por Melchior Estacio do Amaral», *IITM*, tomo II, p. 534.

([38]) Gaspar Ferreira Reimão, *op. cit.*, f. 3.

Conclusão

Como vimos até agora, o primeiro manuscrito «Perdimento do gualeão «*São João*» conservado na Biblioteca da Ajuda mostra que o que é contado no relato mais antigo da *História Trágico-Marítima* e que é mais conhecido como o naufrágio de Sepúlveda, diverge da sua versão primitiva. Quer a primeira edição tenha recorrido directamente ao manuscrito quer não, é muito provável que a história original seja diferente da que realmente conhecemos. Independentemente de a primeira edição se ter baseado ou não no manuscrito, este lança luz sobre o facto de que o editor efectuou um grande número de acréscimos, alterações, invenções e exageros, salientando o contraste entre a fidalguia e o infortúnio de D. Leonor. Embora a mulher do capitão tenha sido despida pelos autóctones e tenha coberto a sua nudez com o seu cabelo comprido, não cavou uma cova na praia para se meter nela. Além disso, quem disse ao piloto André Vaz «Bem vedes como estamos» não foi D. Leonor mas Manuel de Sousa de Sepúlveda. Com efeito, através da descrição dramatizada a fim de seduzir os leitores, a mulher do fidalgo foi considerada, durante séculos, como uma figura mais sublimada do que na versão primitiva, assumindo o papel de protagonista de tragédia. Se esta hipótese for correcta e o manuscrito se aproximar mais dos factos históricos, a total credibilidade da fonte da narrativa, isto é, o testemunho do guardião do galeão, Álvaro Fernandes, fica parcialmente em dúvida. Seja como for, uma vez que a história encenada e dramatizada por alguém impressionou o público e circulou amplamente, inspirando cronistas, poetas, dramaturgos e novelistas e sendo tema em diversas obras literárias, tanto em Portugal como noutros países da Europa.

Tal como o primeiro manuscrito, o segundo com a relação do naufrágio da nau São Tomé, Trattado dos grandes trabalhos de Gaspar Ferreira Reimão, revela uma divergência entre o original e o relato de Diogo do Couto compilado na *História Trágico-Marítima*. A comparação com o testemunho do ilustre piloto da Carreira da Índia, em que o cronista se baseou, demonstra com nitidez que, ainda que aproveite o manuscrito como fonte, Couto esquece informações importantes, altera episódios, insere o seu parecer pouco significativo e dramatiza a história para a tornar mais emocionante. O sota-piloto regista com todo o pormenor aquilo que ocorreu tanto no mar e no naufrágio como na caminhada em terra, proporcionando instruções úteis para «servir d'espelho»([40]) e os futuros navegantes conhecerem os factos, as medidas que deviam ser tomadas em ocasiões semelhantes e a mentalidade dos mareantes e dos caminhantes. Por esta razão, entendemos que o *Trattado* de Reimão tem um valor equivalente ou mais elevado do que a relação do naufrágio da nau *Santo Alberto* redigida por João Baptista Lavanha. Por outro lado, apesar de ser considerado como uma das mais sofisticadas descrições da *História Trágico-Marítima* por ser escrita por um cronista de grande reputação, o relato de Couto nem

([40]) Idem, *Ibidem*, f. 56v

sempre transmite os factos correctamente, não aproveitando dados importantes e empobrecendo tanto a qualidade como a utilidade do original. Por consequência, ainda que os investigadores da *História Trágico-Marítima* não dêem muita importância ao testemunho do sota-piloto, este constitui uma fonte de valor inquestionável. Em contrapartida, o que foi coligido na colectânea setecentista, é menos credível do que costuma ser considerado.

Assim, através dos manuscritos, podemos conhecer os bastidores dos dramas que não correspondem exactamente ao que tem sido divulgado ao longo dos séculos.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas

«Perdimento do gualeão *São João* que vinha da Imdia pera Portuguall Manoell de Sousa de Sepulluada por capitão», *Miscelânea Histórica*, vol. II, fls. 418v-433. (Biblioteca da Ajuda, *Cod.* 50-V-22).

REIMÃO, Gaspar Ferreira, *Trattado dos grandes trabalhos que passarão os portuguesses que se salvarão do espantoso naufragio que fez a nnaão [sic] São Thomé que vinha pera o Reino ho anno de 1589, a qual abrindo muita agoa querendo-se hir ao fundo perto da terra do natal se meterão no batel e nelle navegarão até hiren dar em terra de caferes [sic], pella qual caminharão 200 legoas, passando muitos trabalhos, fomes, perigos e necessidades ate nosso senhor ser servido traser alguns delles a terras de xpaos, e os mais ficarão as vidas por terras de cafres com muito desemparo como neste tratado se verá. Feito por Gaspar Ferreira sota piloto da mesma Naao Anno de 1590.* (Biblioteca Nacional, *Cod.* 7360).

Fontes Impressas

BRITO, Bernardo Gomes de, *Historia Tragico-Maritima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegaçaõ da India*, 2 tomos, Lisboa, Lisboa Occidental, Officina de Congregação do Oratorio, 1735-1736.

IDEM, *Storia Tragico-Marittima*, edição organizada por Raffaella d'Intino, Turim, Giulio Einaudi Editore, 1992.

COUTO, Diogo do, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira, Capitam-mór de Armadas do Estado da India, donde por seu valor, e esforço nas batalhas do mar, e terra, de que sempre conseguio gloriosas victorias, foy chamado o Hercules Portuguez*, Lisboa, José Philipe, 1765. *Historia da muy notauel perda do Galeão grande Sam João. Em que se comtam os innumeraueis trabalhos e grandes desauenturas que aconteceram ao Capitão Manoel de Sousa de Sepulueda. E o lamentauel fim que elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de M.D.Lij. a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em xxxj. graos.*

REIMÃO, Gaspar Ferreira, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinais, & aguageis & diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos. Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro de são Lourenço, & Moçambique, & outras muitas cousas, & advertências*, prefaciado por A. Fontoura da Costa, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, 2.ª edição.

Bibliografia

BOXER, Charles Ralph, «An Introduction to the *História Trágico-Marítima*», *Revista da Faculdade de Letras*, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957, pp. 48-99.
IDEM, The *«Tragic History of the Sea», 1589-1622, Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen*, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), *and the Journeys of the Survivors in South East Africa*, Cambridge, The Hakluyt Society, 1959.
IDEM, «An Introduction to the *História Trágico-Marítima* (1957): Some Corrections and Clarifications», *Quaderni Portoghesi*, n.º 5, Pisa, Giardini Editori e Stampatori, 1979, pp. 99-112.
CUSTÓDIO, Pedro Balaus, *A História Trágico-Marítima: do Herói ao Anti-herói*, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Coimbra, 1992.
DOMINGUES, Francisco Contente, *Os Navios da Expansão. O Livro da Fabrica das Naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, 2 vols., Dissertação de Doutoramento em História da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2000. (Edição de CD-Rom).
GARCIA, José Manuel, «O Significado do Naufrágio do Sepúlveda na Cultura Portuguesa», *Ao Encontro dos Descobrimentos: Temas da História da Expansão*, Lisboa, Editorial Presença, 1994, pp. 229-233.
GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo e LOPES, António, *Naufrágios e Outras Perdas da «Carreira da Índia» Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
KOISO, Kioko, «Interrogações sobre a Verdadeira História do Naufrágio do Galeão Grande *São João*», *Jornadas do Mar 2002: Pedro Nunes–Novos Saberes na Rota do Futuro* (Actas do Colóquio), s.l., Escola Naval, 2003, pp. 421-433.
IDEM, *Mar, Medo e Morte: Aspectos psicológicos dos náufragos na* História Trágico-Marítima, *nos testemunhos Inéditos e noutras fontes*, Cascais, Patrimonia, 2004.
LANCIANI, Giulia, *Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*, Lisboa, Caminho, 1997.
LEAL, Maria Luísa, «A Relação do Naufrágio da Nau São Tomé»: Três Versões», *A História Trágico-Marítima: Análises e Perspectivas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1996, pp. 109-136.
LEITÃO, Humberto e LOPES, Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga / Edições Culturais da Marinha, 1990, 3.ª edição.
MELO, Arnaldo Faria de Ataíde e, *O Papel como Elemento de Identificação*, Lisboa, Oficinas Gráficas de Biblioteca Nacional, 1926.
MONIZ, António Manuel de Andrade, *A História Trágico–Marítima: Rosto de uma Identidade numa Poética da Condição Humana*, 4 vols., Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1995.
IDEM, *A História Trágico-Marítima: Identidade e Condição Humana*, Lisboa, Colibri, 2001.

ACADEMIA DE MARINHA

L' EXPÉDITION RUSSE CIRCUMANTARCTIQUE DE BELLINGSHAUSEN ET LAZAREV 1819-1821

FRANÇOIS CARRÉ

LISBOA – 2004
V

L'EXPEDITION RUSSE CIRCUMANTARCTIQUE DE BELLINGSHAUSEN ET LAZAREV (1819-1821)

Comunication de Mr le President de l'Academie de Marine Portugaise V/Amiral António Emilio Ferraz Sacchetti à propos de la scéance du 23 Mars 2004.

Senhores Académicos,
Minhas Senhoras e Meus Senhores
Senhor Professor François Carré

Nas suas três muito longas viagens de exploração, James Cook descobriu vários arquipélagos dos mares do Sul.

Baptizou um deles de Sandwich do Sul, tal como, no Norte, baptizou de Ilhas Sandwich o arquipélago que redescobriu e a que hoje chamamos Hawai(1), e onde foi morto pelos nativos, na segunda vez que lá aportou. Escolheu estes nomes em honra de João Montagu, 4.º Conde de Sandwich(2), Primeiro Lorde do Almirantado, por quem tinha especial admiração.

Na segunda viagem, comandando o «Resolution» e com o «Endeavour» por companhia, percorreu mais de sessenta mil milhas em 1.107 dias, sempre à procura do escondido continente austral.

Atingiu os 71° de latitude Sul em 30 de Janeiro de 1774, e mais não avançou por causa dos gelos. Afirmou então que, com um clima como aquele, não poderiam existir terras habitadas mais a Sul.

Estava certo, neste ponto.

A Antárctida, a terra continental que Cook circunavegou mas não viu, não tem suporte de vida, mas é rodeada pelo mais rico dos oceanos em vida animal e vegetal.

Muitos outros navegadores se seguiram, com maior sucesso, deixando o seu nome ligado à história da descoberta e da exploração da Antárctida.

É sobre dois desses vultos que vamos hoje ouvir falar: Bellingshausen e Lazarev.

Hoje, a Antárctida é a última fronteira das nossas preocupações globais, no que se refere à preservação da natureza.

(1) Redescobertas em Fevereiro de 1778, tinham sido descobertas pelo espanhol Juan Gaetano em 1555 e ficado no esquecimento durante perto de 220 anos.
(2) 1718-1792.

Ali não se fala de ameaças e nela não podem estacionar Forças Armadas, nem sequer para realizar exercícios naquele ambiente particularmente inóspito. É o único local onde o nuclear não é admitido, nem que seja para fins pacíficos.

Sem que haja polícia, a sua «Constituição», a lei fundamental que é o Tratado da Antárctida de 1 de Dezembro de 1959, tem sido escrupulosamente respeitada por todos.

O homem só pode lá permanecer para desenvolver programas de investigação científica, embora, ultimamente, o território seja também um destino turístico.

Mas, tudo o que o homem produz ou descarta, mesmo tudo, tem que ser retirado da área abrangida pelo Tratado: toda a calote com latitudes superiores a 60° Sul.

Segundo julgo, só dois acidentes marítimos com limitadas consequências prejudicaram o ambiente antárctico.

Mas, recuemos no tempo.

Para nos falar das viagens à Antárctica, temos a honra e o prazer de receber o Professor Doutor François Carré, que nos vai apresentar uma comunicação com o título:

L'EXPEDITION RUSSE CIRCUMANTARCTIQUE
DE BELLINGSHAUSEN ET LAZAREV (1819-1821)

L' EXPEDITION RUSSE CIRCUMANTARCTIQUE DE BELLINGSHAUSEN ET LAZAREV (1819-1821)

Comunication présentée par le Professeur François Carré. à l'Académie de Marine Portugaise le 23 Mars 2004.*

I – PORQUOI ET COMMENT LES RUSSES ONT-ILS ORGANISÉ UNE EXPEDITION EN ANTARCTIQUE?

Cette expédition de circumnavigation prolonge une série déjà longue de voyages d'exploration vers les latitudes australes, effectués pendant tout le XVIIIe siècle, dans laquelle s'illustrèrent notamment les britanniques et les français, à la recherche de terres plus ou moins hypothétiques, tandis que les russes se tenaient encore à l'écart de ces opérations australes. En effet, c'est au tout début du XIX e siècle que ces derniers entreprirent des voyages de circumnavigation, celui de Bellingshausen et Lazarev étant le sixième. L'intérêt nouveau de la Russie pour les antipodes, à cette époque, répond à plusieurs motivations d'ordre scientifique, économique et politique.

A/les mobiles

1/L'énigme du continent antarctique

La première motivation est d'ordre général et géographique, puisqu'elle découle de l'énigme toujours posée par l'existence éventuelle d'un continent antarctique.

La recherche de la Terra Australis avait mobilisé les explorateurs au XVII[e] siècle et avait abouti à la découverte de l'Australie aux latitudes moyennes par les hollandais et les espagnols, ce qui avait reporté la curiosité, au siècle suivant, vers des latitudes plus élevées (Vanney, 1986). Y avait-il un continent dans le domaine polaire austral? Le XVIII[e] siècle n'avait pas fourni de réponse à cette question, malgré les voyages des français Bouvet de Lozier (1739), Bougainville (1763), Kerguelen de Trémarec (1771-1774), Marion Dufresne (1770-1772) et surtout du britannique James Cook (1768 à 1779) (Rainaud, 1893).

Cook s'était montré le plus persévérant et le plus actif de tous dans la recherche du continent austral, puisqu'il avait effectué trois expéditions dont deux circumnavigations, entre 1768 et 1779. La second, de 1772 à 1775, avait

* Professeur de géographie de la mer à l'Université de Paris-Sorbonne

été la plus antarctique et l'avait amené à s'aventurer le plus loin possible vers le sud, à franchir le cercle antarctique (66° 30' S) à plusieurs reprises, à s'approcher de la banquise (glace de mer) et à atteindre, en 1774 dans le Pacifique, un record de latitude australe par 71° 10', mais sans apercevoir le continent dont on sait, aujourd'hui, qu'il était encore à 250 ou 300 milles de là. Cook en avait rapporté la conviction qu'il n'existait pas de continent aux latitudes moyennes et que s'il y en avait un aux latitudes polaires, il devait être couvert de glaces et inaccessible. Il écrit: «j'ai maintenant accompli le tour de l'océan Austral à une haute latitude et je l'ai traversé de manière telle qu'il n'y a plus la moindre place pour la possibilité d'y trouver un continent, sauf près du pôle et hors d'atteinte de la navigation» (cité par Tresnikov, 1963, p.17).

Sans résoudre l'énigme du continent antarctique, les hypothèses de Cook découragèrent plutôt les recherches ultérieures. Pendant quelques décennies la course à l'Antarctide se calma, puis les guerres qui mobilisèrent les grandes puissances européennes à la fin du XVIII^{e} et au début du XIX^{e} jusqu'à la chute de l'Empire français et jusqu'au congrès de Vienne de 1815 les détournèrent aussi de ces conquêtes lointaines. Cependant la question continuait de préoccuper les savants.

L'attention se porta à nouveau vers les latittudes australes au début du XIX^{e} siècle, lorsque des marins, mais d'une autre catégorie, y découvrirent des domaines de chasse de phoques et de baleines.

2/L'intérêt des russes pour la chasse des animaux marins

La seconde motivation est d'ordre économique et touche les russes de beaucoup plus près. En effet, à la fin du XVIII^{e} siècle et au début du XIX^{e}, des marins anglais et américains s'étaient mis à exploiter des phoques et des baleines dans les parages du cap Horn et dans les îles du sud de l'océan Atlantique: Géorgie du Sud, îles Sandwich australes. Or, les russes étaient très engagés dans la chasse des animaux marins à fourrure, qu'ils pratiquaient activement depuis plus d'un demi siècle dans le Pacifique Nord, à la suite de la découverte de l'Alaska et des îles Aléoutiennes par Béring et Cirikov (Lebedev, Esakov, 1971). Mais le commerce des peaux en provenance du Pacifique septentrional se heurtait à deux grandes difficultés. La surexploitation des ressources et les contraintes de l'évacuation de la production par la voie continentale à travers la Sibérie en direction de la chine et de la Russie d'Europe. De là était l'idée de desservir la colonie russe d'Alaska par la route maritime, en contournant soit la point australe de l'Amérique, soit celle de l'Afrique. Bien que cette route maritime fût plus longue en distance, elle ne

l'était pas en temps et s'avérait plus économique et plus facile. Dans cet esprit, une première circumnavigation russe, celle de Kruzenstern et de Lisjanskij, avait été effectuée de 1803 à 1806, avec l'appui officiel du Tsar et sur deux navires de la compagnie commerciale qui avait le monopole de la mise en valeur de l'Alaska, la Compagnie Russo-américaine. Le but de cette expédition était d'ouvrir de nouveaux marchés pour les fourrures russes au Japon et d'installer des escales maritimes sur une route dont la fréquentation devait aller en augmentant. Plusieurs autres voyages russes autour du globe auront le même commanditaire, avant celui de Bellingshausen etLazarev qui est la sixième circumnavigation russe, sans compter évidemment quelques liaisons maritimes directes entre Saint Pétersbourg et la Nouvelle – Arkhangel'sk en Alaska, à travers l'océan Indien ou le Pacifique. Pourtant, l'expédition de Bellingshausen n'est pas organisée par la Compagnie Russo-américaine, mais par l'Amirauté et le gouvernement du Tsar, c'est dire qu'elle répond à d'autres mobiles, plus politiques et scientifiques, même si les préoccupations économiques ne sont pas absentes.

3/ Des mobiles politiques et scientifiques

Après les défaites napoléoniennes et l'éclipse de la France, les russes cherchaient à manifester leur rôle dans le monde. Ceux qui avaient élaboré le projet d'une expédition circumantarctique n'avaient pas manqué de souligner auprès du Tsar Alexandre Ier le prestige qu'il pourrait en tirer. Pierre le Grand avait doté son pays d'une marine au début du XVIIIe siècle; les russes s'étaient ensuite imposés en mer Noire face a l'Empire Ottoman (1774), en Baltique face a la Suède (1788-90) et dans le Pacifique Nord par leurs explorations maritimes et leurs conquêtes coloniales. Ainsi leurs intérêts économiques et politiques les poussaient à manifester leur présence navale dans le monde et à participer aux recherches de terres nouvelles dans l'hémisphère austral d'où ils pourraient relancer la chasse des animaux à fourrure.

Par ailleurs, les savants russes attendaient beaucoup de ces circumnavigations qui leur apportaient des masses d'informations nouvelles. Celles de Kruzenstern au début du siècle, puis de Kocebu en 1815-1818 avaient eu un grand retentissement. Les rapports et l'atlas du premier, publiés entre 1809 et 1813, avaient été traduits dans les langues dominantes de l'Europe, occasion supplémentaire de rayonnement scientifique pour la Russie.

Par conséquent, si beaucoup d'éléments incitaient à une circumnavigation antarctique, il restait à élaborer le projet, a prendre la décision, puis a préparer le voyage.

B/ La mise sur pied de l'expédition

1/ La décision

L'idée d'une circumnavigation antarctique avait des partisans au sein de l'Amirauté et des milieux de la Marine, notamment chez les anciens commandants d'expéditions autour du globe ou dans le Pacifique Nord. Les plus influents et les plus auréolés de prestige étaient certainement le pionnier de ce genre de voyage, Ivan Fedorovic Kruzenstern (1770-1846), soutenu par celui qui venait de rentrer d'un tel voyage, Otto Evstafevic Kocebu (1787-1846), mais aussi par le vice-amiral, géographe et hydrographe, Gavriil Andreevic Sarycev (1763-1831), explorateur du Pacifique Nord et de l'Arctique, membre de l'Académie des Sciences de Saint Pétersbourg (Zubov, Cernenko, 1951). Mais la décision ne leur appartenait pas, elle devait émaner des responsables de l'Etat. En effet, l'initiative de mobiliser des navires de la flotte de guerre et des officiers de marine qui étaient encore a cette époque en Russie les seuls navigateurs expérimentés, relevait du Tsar et de son ministre de la marine.

Or, l'un et l'autre semblaient plutôt indifférents a ce genre d'entreprise. Le Tsar Alexandre Ier (1777-1825) n'était pas passionné par les questions maritimes. Son ministre de la marine, le marquis de Traversay (1750-1831), un émigré français aventurier, bien qu'il eût acquis le grade de contre-amiral dans la marine russe, avait plutôt de la Russie la vision traditionnelle d'une puissance continentale. Les partisans de la circumnavigation antarctique devaient d'abord les convaincre de l'intérêt d'une telle expédition en choisissant les meilleurs arguments. Kruzenstern, Sarycev et Kocebu s'y employèrent au cours de l'année 1818, à la faveur de plusieurs entrevues et rapports préparatoires. Finalement, en mars 1819, le Tsar et son ministre donnèrent leur aval et chargèrent Sarycev et Kruzenstern de prévoir le plan d'ensemble de l'expédition. Si l'on voulait profiter du prochain été austral, on disposait de quelques mois seulement pour mettre sur pied le voyage en choisissant d'abord, non pas un, mais deux navires, précaution impérative pour des destinations aussi lointaines et hasardeuses, ainsi que leurs commandants.

2/ Les moyens

a) Les navires

Le choix se porta sur deux bâtiments construits récemment (1818) dans des chantiers nationaux, deux «sljup», le Vostok (l'Est) et le Mirnyj (Pacifique) (1). Le «sljup», un trois mâts à voiles carrées, assez rapide, était habituellement affecté a la reconnaissance et à la patrouille.

(1) Le terme "sljup" en russe (sloop en langue occidentale) n'avait pas le sens qu'il a pris aujourd'hui de petit voilier à un mat et deux voiles. Il désignait à cette époque un type de navire de guerre apparu au XVIIIe siècle et adopté par la marine russe au début du XIXe, intermédiaire entre la corvette et le brick, dont le tonnage pouvait varier de 300 à 900 t.

Le navire amiral, le Vostok (fig. 1), était sorti des chantiers de Saint Pétersbourg, d'après les plans de l'ingénieur anglais Stock. Il déplaçait 900 t., mesurait 39,5 m de long et 10 m de large. Sa surface de voiles d'environ 2 280 m² lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 10 nœuds (18,5 km/h). En prévision du départ vers l'Antarctique, il avait fallu renforcer sa coque à Kronstadt par un revêtement extérieur de cuivre, pour améliorer sa résistance aux glaces.

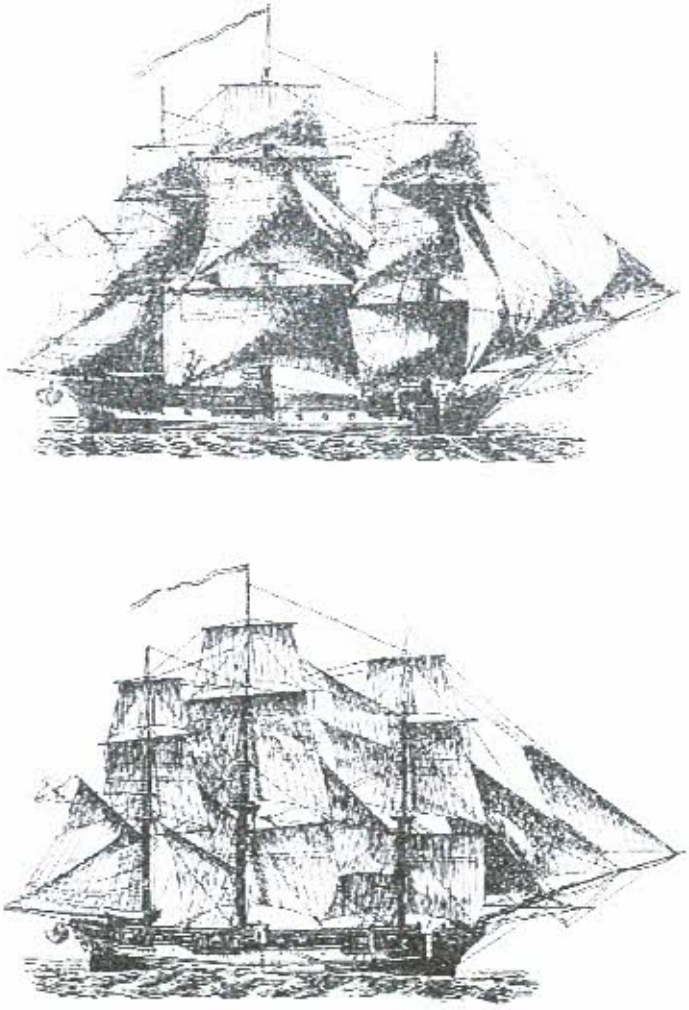


Fig. 1 – Les deux navires de l'expédition russe vers les mers australes em 1819-1821: en haut le Vostok (900 t., 39,5 m de long, 117 hommes); en bas le Mirnyj (530 t., 36,5 m de long, 73 hommes).
Source : BOLOTNIKOV (N.Ja.), 1953, p. 191 et 193

Le Mirnyj (fig. 1) était de meilleure qualité et avait été construit sur le Svir, fleuve tributaire du lac Ladoga où il avait servi pendant un an comme cargo sous le nom de Ladoga. Il était un peu plus petit que le Vostok: 884 t de déplacement (vodoizmescenie), et non 530 t comme l'a écrit Bellingshausen lui-même, en confondant peut-être avec sa capacité de charge (Larionov, 1963), pour une longueur de 36,5 m, et une largeur de 9,1 m. Sa voilure, plus réduite (1420 m²) que celle du Vostok, lui donnait une vitesse maximale inférieure: 8 nœuds (14,8 km/h). Sa coque était en pin renforcé de fer, mais son commandant avait fait faire un bordage supplémentaire et changer le gréement.

b) **Les hommes**

Les deux commandants furent désignés sur les recommandations de Kruzenstern et Kocebu, parmi les meilleurs officiers de marine ayant déjà acquis une expérience de circumnavigation. Comme second de l'expédition et commandant du Mirnyj, on choisit le lieutenant de vaisseau Mihail Petrovic Lazarev (1788-1851) (fig. 2), âgé de 31 ans, qui avait effectué un tour du monde en 1813-1816. À la tête de l'expédition et du Vostok, on plaça Faddej Faddeevic Bellinsgauzen (1779-1852), comme écrivent les russes, agé de 40 ans et originaire de l'île d'Osel (Saarema aujourd'hui) en Estonie (fig. 2). La graphie allemande de son nom, Bellingshausen, est plus habituelle en langue occidentale et c'est elle que nous emploierons. Cadet de la marine, hydrographe et explorateur, Bellingshausen était un marin confirmé. Ayant participé à la première circumnavigation russe sous les ordres de Kruzenstern, il s'était fait remarquer par ses qualités, avant de servir en Baltique et en mer Noire. En 1819 il avait le grade de capitaine de «deuxième rang», disent les russes, c'est à dire qu'il était capitaine de frégate. Comme ce dernier avait été désigné peu de temps avant le départ, c'est en réalité Lazarev qui assuma l'essentiel des préparatifs et notamment le recrutement des équipages. Le Vostok comptait 117 hommes, officiers et matelots. L'adjoint du commandant était le lieutenant Ivan Ivanovic Zavadovskij (1780-1837), marin très compétent que Bellingshausen avait connu en mer Noire. En plus de l'équipage, on embarqua un savant, l'astronome I.M. Simonov, professeur à l'université de Kazan, un artiste peintre, membre de l'Académie des Beaux Arts de Saint Pétersbourg, P.N. Mihajlov et un médecin, Berg. Deux naturalistes allemands devaient rejoindre le bord à Copenhague, mais ils se rétractèrent au dernier moment. Sur le Mirnyj: 73 hommes, dont l'enseigne de vaisseau (micman) P.M. Novosil'skij (1802-1862) qui publia trente ans plus tard un récit de son voyage, et un médecin chirurgien, Galkin. Au total, 190 hommes, tous jeunes, puisque Bellingshausen était le plus âgé.

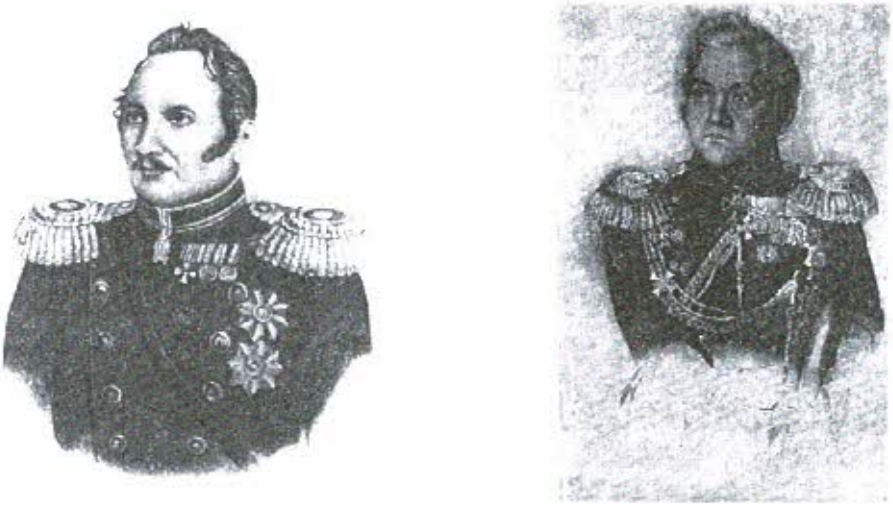


Fig. 2 – Les commandants du Vostok et du Mirnyj: F F. Bellingshausen et M. P. Lazarev. Source des deux portraits: Bolotnikov (N. Ja), 1953, p. 187 et 189.

Malgré le peu de temps dont ils disposaient, les deux commandants préparèrent l'embarquement avec un soin méticuleux:

> *qualité des vêtements et des aliments, nombreux instruments scientifiques, cartes et ouvrages, sans oublier les cadeaux à distribuer aux populations indigènes en zone tropicale, en échange de vivres frais et de leur amitié: instruments, aiguilles, vaisselle, étoffes, grains, engins de pêche, etc....). En revanche, pas d'armes, sauf pour la chasse, pas d'alcool et pas de stupéfiants. L'expédition avait une connotation résolument géographique et scientifique.*

3/ **Les objectifs**

Ils avaient été clairement fixés dans les instructions remises au commandant par le ministre de la marine.

– «Acquérir une connaissance parfaite de notre globe terrestre", "chercher toute possibilité d'approcher du Pole antarctique". A cet effet, il fut enjoint au commandant de commencer l'exploration par l'île de Georgie du Sud et par la Terre Sandwich, décrites par Cook, avant d'avancer plus loin vers le sud en suivant le prémier méridien ou tout autre méridien pour découvrir la terre antarctique et atteindre le pole Sud.

- Pratiquer des recherches scientifiques sérieuses en «géométrie, astronomie et mécanique». Observer la mer et les courants, l'état de l'atmosphère, collecter des êtres vivants et des minéraux, fournir des indices sur des choses peu étudiées: les icebergs, les aurores australes.
- Enfin Bellingshausen reçut l'ordre, pendant ses séjours «en territoires étrangers», de traiter les populations locales avec douceur en conservant décence et courtoisie. Naturellement, il s'agit là des territoires tropicaux et non des terres antarctiques.

II – LE DE ROULEMENT DE L' EXPÉDITION

Le voyage est prévu pour durer environ deux ans, afin de profiter des deux étés australx, 1819-20 et 1820-21, pour atteindre les plus hautes latitudes. En revanche, l'hiver austral de 1820, de mars a novembre, sera mis à profit pour que les hommes se reposent et retrouvent une alimentation en produits frais, éventuellement pour réparer les navires, enfin pour explorer le Pacifique tropical à partir de l'Australie orientale et de la Nouvelle-Zélande. Ainsi cette navigation comporte trois phases distinctes:

- la première, de juillet 1819 à avril 1820, est occupée par le trajet aller vers l'hémisphère sud, l'exploration des îles de l'Atlantique Antarctique et par des incursions vers le sud, enfin par la traversée assez rapide de l'océan Indien en direction de l'Australie;
- La seconde, de mai à octobre 1820, commence par une escale à Port Jackson (Sydney) et se poursuit par une exploration de quatre mois dans le Pacifique Tropical occidental, qui ne sera que mentionnée, sans être traitée ici;
- Enfin la dernière phase, de novembre 1820 à juillet 1821, est a nouveau antarctique, du côté du Pacifique, jusqu'en février 1821, suivie du retour vers l'Europe.

Le principe d'ensemble est de naviguer à des latitudes certes élevées, mais où l'on n'est pas encore trop gêné par l'abondance des glaces et par les températures négatives de l'air, en prévoyant de temps en temps des descentes méridiennes vers le sud. A six reprises les navires franchiront le cercle antarctique et se heurteront à la banquise côtière (fig. 3).

A/ L'approche de l'Antarctique par l'Atlantique

Le départ de Kronstadt se fait le 3 juillet 1819 dans le calendrier julien que les russes avaient conservé a l'époque, c'est-à-dire le 15 juillet dans notre calen-

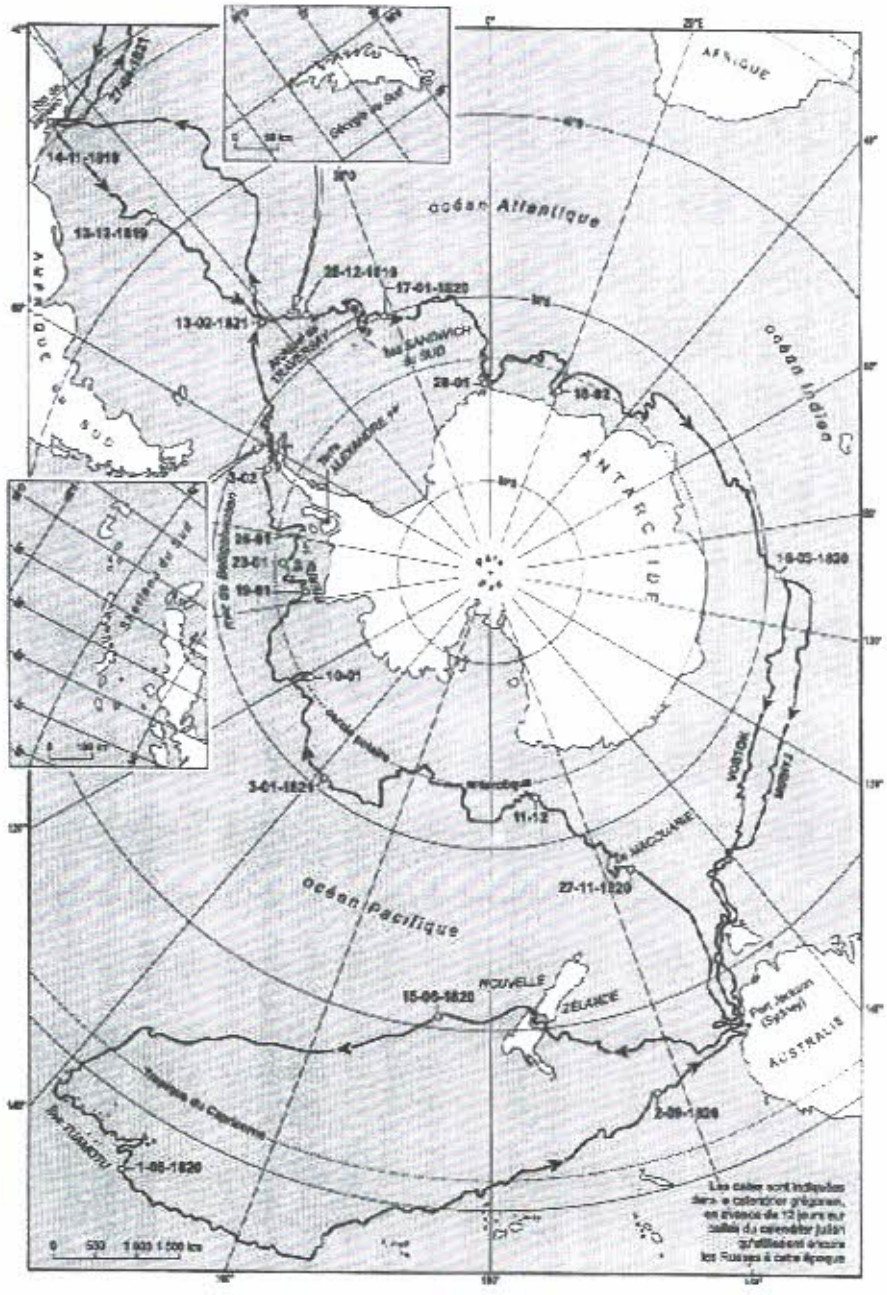
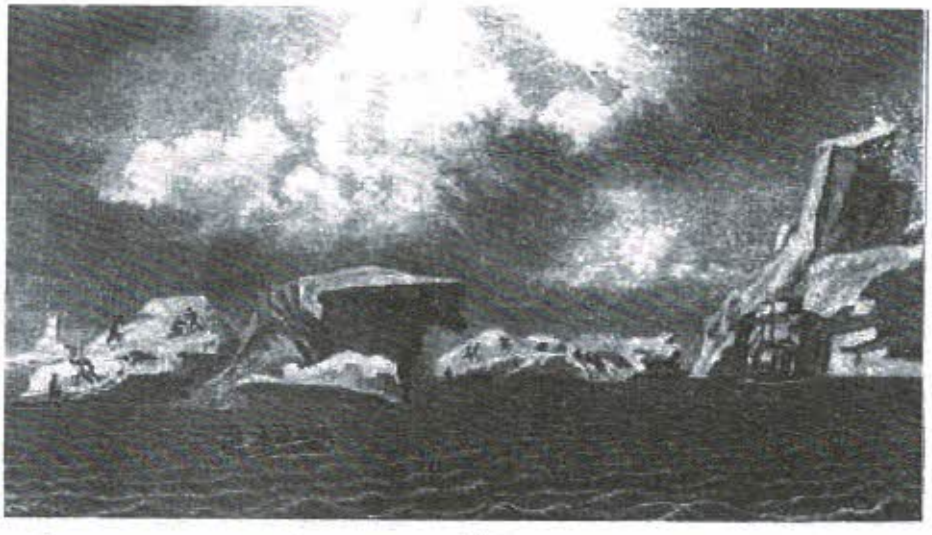


Fig. 3 – La route des navires «Vostok» et «Mirnyj» en 1819-1821 (d'après Bellingshausen). Source: carte hors-texte de BOLOTNIKOV (N.Ja). 1953. Carte réduite, traduite et simplifiée. Dessin: F. BONNAUD

drier grégorien, qui est en avance de 12 jours. Toutes les dates seront données dans ce dernier calendrier. Deux escales en Europe sont prévues, l'une de trois jours à Copenhague pour prendre au passage deux naturalistes allemands qui ne viendront pas, l'autre d'un mois a Portsmouth pour embarquer des cartes et des instruments scientifiques de qualité, dont dispose la marine anglaise, en particulier des chronomètres de marine indispensables au calcul de la longitude, et pour essayer à nouveau de trouver deux naturalistes; Kruzenstern et Lazarev qui ont servi dans cette marine à l'époque des coalitions contre la France connaissent la supériorité de ses instruments de navigation.

Finalement, c'est le 10 septembre 1819 que les deux navires entrent dans l'Atlantique et font route vers le sud. Après une brève escale téchnique à Ténériffe (Canaries), ils cinglent vers l'Amérique du Sud. L'équateur est franchi le 30 octobre et le 14 novembre ils se présentent dans la rade de Rio de Janeiro. L'escale y dure plus de trois semaines, le temps de se reposer, de charger des vivres, de l'eau, du bois de chauffage. Simonov fait des observations astronomiques et règle ses chronomètres. Enfin le 10 décembre 1819 les navires reprennent la mer en direction de la Géorgie du Sud qu'ils atteignent le 27 décembre. Ils reconnaissent les côtes du sud-ouest (ce qui complète les relevés de Cook qui avait redécouvert cette île) avant de faire voile vers le sud-est en direction des îles Sandwich. A quatre jours de route de la Georgie surgit le



Вид ледяных островов (рис. художника П. Михайлова из альбома «Кругосветное путешествие Беллинсгаузена в 1819—1821 гг.»)

Fig. 4 – Vue des îles de glace (illustration du peintre P. Mihajlov dans l'ouvrage « Voyage de circumnavigation de Bellingshausen en 1819-1821.
Source : BOLOTNIKOV (N. Ja), 1953, p. 197.

premier iceberg, puis le 3 janvier se profilent les sommets enneigés d'une île inconnue, puis ceux de deux autres. Quelques hommes y débarquent, dont Simonov, pour des calculs de longitude, et l'on décide de leur donner des noms d'officiers de l'expédition: Leskov, Torson et Zavadovskij, l'ensemble de l'archipel recevant le nom du ministre russe de la marine, de Traversay (fig. 3). De là on met le cap au sud, on retrouve des îles aperçues par Cook et on en découvre d'autres, par exemple au sud de Thulé. Cette dernière est bien une île, petite de surcroît, et non l'extrémité d'une terre de grande dimension comme l'avait supposé Cook. Bellingshausen en vient à douter de l'existence d'un continent sous ces hautes latitudes et semble se ranger alors à l'opinion de son illustre prédécesseur.

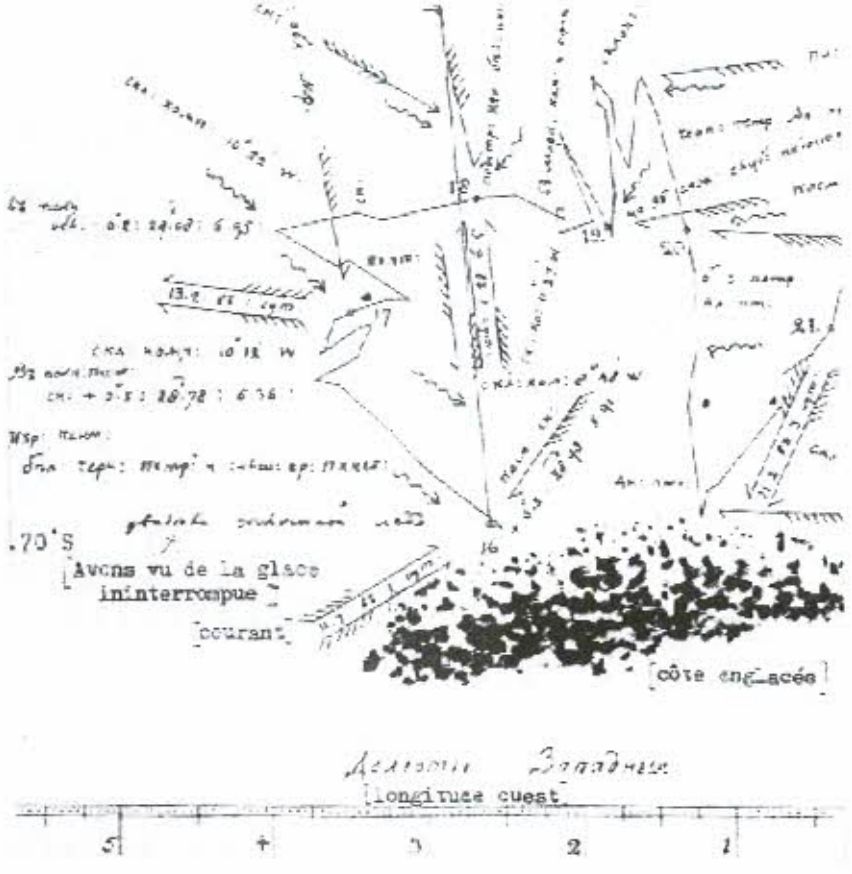


Fig. 5 – Extrait de la carte de navigation de Bellingshausen (feuille n.° 2), lorsqu'il pénétra pour la première fois dans la banquise antarctique, le 28 (16) janvier 1820.
Sources: carte reproduite in Belov, 1963; l'éclaircissement des abréviations en russe est de Kuznecova (même ouvrage); traduction et adaptation de F. Carré.

À la mi-janvier, une première tentative de descente vers le sud se heurte à l'obstacle des glaces, par 60° 39' S. Les navires repartent alors vers le nord-est et vers l'est dans un véritable labyrinthe de glaces. Simonov note à ce moment: «Nous avancions dans un brouillard lugubre, au milieu de glaces dérivantes innombrables et énormes, constamment dans la crainte d'être écrasés par leur masse impressionnant puisqu'elles atteignaient parfois jusqu'à 300 pieds de haut au-dessus de la mer (environ 100 m). Le froid, la neige, l'humidité, des bourrasques violentes et cruelles nous assaillaient sans cesse» (cité par N. Bolotnikov, 1953, p. 194). Le 23 janvier, à nouveau, Bellingshausen s'engage résolument vers le sud. Trois jours plus tard, les navires franchissent le cercle antarctique pour la première fois. La température de l'air passe au-dessous de zéro, le gréement se couvre de givre et d'une mince couche de glace. La manœuvre des voiles est de plus en plus délicate et le travail sur le pont verglacé devient dangereux. Les hommes peinent à progresser au milieu des «îles de glace», des icebergs, comme on dirait aujourd'hui (fig. 4).

Le 28 janvier les navires atteignent une latitude record dans l'Atlantique: 69° 21' 28" S par 2° 14' 50" W; ils continuent encore un peu, mais les glaces les empêchent d'aller plus loin. On sait aujourd'hui qu'ils sont à une trentaine de milles (55 km) d'une côte dite de la Princesse Martha (Atlas Antarktiki, 1966). Bellingshausen note de façon laconique sur la carte de navigation: «Nous avons vu de la glace ininterrompue» (fig. 5).

Les navires reviennent alors vers le nord pour se dégager de la bordure de la banquise, avant de refaire route vers le sud, au début de février pour arriver a 69° 25' S et 1° 11' W, par une très mauvaise visibilité. De retour dans des eaux plus libres, on tente à nouveau, le,

Annotations de la carte à la date du 28 (16) janvier 1820.
Pasm [urno], sn [eg], [t] +0°, 5,
[P] 28,98, [R] 5,91, tecenie morja N0t0 11,7 [m] v l sut [ki], [zyb' N0t0] uvideli splosnoj led; izr [edka] pint [aki], bel [ye], cern [ye] petr [ili] i slys [ali] kr [ik] pingv [inov].
Du 28 au 29 (16 au 17) janvier
V poln [oc] pasm [urno], sn [eg], [t] +0°,5, [P] 28,78, [R] 6,36, skl [onenie] komp [asa] 10°12 W.

Traduction
Temps couvert, neige, t +0,5°, pression [en pouces] 28,98, R[humidité absolue en g/m3] 5,91, courant NE.E ; 11,7 milles par jour, houle de NE. Nous avons vu de la glace in-interrompue; de temps en temps des mouettes, des pétrels blancs et noirs et nous avons entendu le crides pingouins [sic]. Du 28 au 29 (16 au 17) janv.

A minuit, temps couvert, neige, t +0,5°, P 28,78, humidité 6,36, déclinaison 10° 12 W. 14 février, une approche de la banquise qui, les 17 et 18 février, place les navires face à une barrière de glaces dont le front est vertical et formé des golfes, par 69° 7' S et 16° 15' E. Bellingshausen note dans son journal de bord:

«Les glaces vers le SSO touchent à de la glace en forme de collines, solidement fixée; ses bordures étaient verticales et formaient des golfes, mais la surface s'élevait en pente douce vers le sud jusqu'à une distance dont les limites n'étaient pas visibles du haut du mât...

En voyant les îles de glace semblables par leur surface et leur bordure à la surface et au bord de la grande glace mentionnée ci-dessus se trouvant devant nous, nous avons conclu que ces masses de glace et toutes les glaces semblables s'étaient détachées de la côte du continent, soit sous l'effet de leur propre poids, soit sous l'effet d'autres causes physiques; emportées par les vents, elles flottent sur toute l'étendue de l'océan Glacial Austral...» (cité par A.F. Tresnikov, 1963, p. 26)

Les navires reviennent ensuite au nord du Cercle Antarctique et font route vers l'est dans océan Indien. Entre les 24 et 27 février, ils franchissent encore le cercle antarctique, mais ne peuvent pas descendre plus loin vers le sud. L'été s'achève, l'automne austral arrive avec ses violentes tempêtes; la banquise va s'élargir vers le nord, de sorte que Bellingshausen décide a la mi-mars, par 90° de longitude est, de mettre le cap directement sur l'Australie, conformément aux instructions reçues avant son départ. Les deux navires se séparent et suivent des itinéraires parallèles a quelques degrés de latitude l'un de l'autre. Le 11 avril, 132 jours après avoir quitté Rio, le Vostok jette l'ancre à Port Jackson (Sydney) en Australie. Une semaine plus tard le Mirnyj l'y rejoint.

B/ L'exploration du Pacifique Tropical occidental pendant l'hiver austral, de mai à octobre 1820.

L'escale australienne est l'occasion de réparer les navires, de charger des vivres et de prendre un peu de repos. Bellingshausen adresse à son ministre un rapport préliminaire sur la première partie de l'expédition.

Le 20 mai, les navires repartent pour quatre mois d'exploration dans le Pacifique, mais aux latitudes tropicales, en direction de l'archipel des Tuamotus où de nombreuses îles et atolls sont découverts et reçoivent des noms russes. Le 22 septembre les marins sont de retour à Port Jackson pour une cinquantaine de jours d'escale, afin de réparer sérieusement la coque des navires, notamment celle du Vostok qui a le plus souffert, avant d'affronter les hautes latitudes du Pacifique.

C/ La troisième et dernière phase

Le 11 novembre 1820, les navires appareillent en direction du sud et de l'est. Peu après, la mer devient forte, une voie d'eau apparaît à l'avant du Vostok, mais le capitaine estime qu'elle n'est pas suffisante pour interrompre le voyage. On continue vers le sud, après une escale de quelques jours, à la fin de novembre, à l'île Macquarie (fig. 6) où opèrent des chasseurs de phoques et de baleines. C'est l'occasion d'observations sur la faune et la flore, malgré l'absence de naturaliste a bord. Le 8 décembre, au sud du 60e parallèle, on rencontre les premières îles de glace et la navigation devient plus dangereuse. Le 11 décembre les marins frôlent la banquise (glace de mer) et décident de la longer en espérant trouver une voie d'accès vers le sud; ils sont presque a la longitude de la mer dite plus tard de Ross. Mais ils doivent se résigner a perdre un peu de latitude pour avancer moins dangereusement.

A la mi-décembre, Bellingshausen s'engage résolument vers le sud et au moment de Noël franchit pour la quatrième fois le cercle antarctique, pensant que le continent n'est pas loin. Novosil'skij note dans son journal qu'une petite pierre trouvée dans l'estomac d'un manchot que les marins ont tué, doit indiquer la proximité d'une côte, parce que tout'île est à plus de 2000 milles du navire. Mais il faut encore battre en retraite devant les glaces et se rapprocher du 60° parallèle. Les 10 et 11 janvier nouveau passage du cercle, le cinquième, mais sans succès, car on est très vite bloqué par les glaces.

Enfin, à partir du 16 du même mois, les navires filent vers le sud-est, et parviennent pour la sixième fois au-delà du cercle antarctique. Le 19 janvier, la plus haute latitude du voyage est atteinte: 69° 53' S par 92° 19' de long. W. Les marins sont à environ 200 km de la côte du continent qu'ils cherchent et qui se dérobe à leurs yeux. Cependant après quelques heures de route, une terre apparaît à l'horizon, une île grande et haute, ceinturée par une couronne de glaces qui en interdit l'accès et survolée par des nuées d'oiseaux, en particulier des albatros. Un coup de canon et des hourras saluent l'évènement, tandis que le premier homme qui aperçu l'île reçoit une récompense. Bellingshausen la nomme «île Pierre Ier,» en l'honneur du fondateur de la flotte russe et estime sa circonférence à environ 25 milles (fig. 6). Simonov calcule ses coordonnées géographiques: 68° 57' S et 90° 46' W.

Une semaine plus tard, à peu près à la même latitude, une autre terre surgit de l'horizon, mais tous les efforts pour s'en approcher à moins de 40 milles demeurent vains. Bellingshausen remarque qu'il n'en voit pas l'extrémité orientale et qu'il ne doit pas s'agir d'une île (fig. 6).

Pour cette raison, il la nomme «Terre Alexandre Ier» (Dubrovin, Preobrazenskaja, 1987) et estime qu'elle pourrait appartenir à la bordure du continent,

sans rien affirmer cependant. Les pentes les plus raides de ses flancs ne sont pas enneigées.

De là les navigateurs repartent vers le sud-ouest pour s'éloigner des glaces et prennent ensuite la direction du nord-est, vers la «Nouvelle Ecosse», un groupe d'îles; découvertes en février 1819 par des phoquiers britanniques et dénommes «Shetland australes» puisqu'ils imaginent être l'extrémité du continent austral. Bellingshausen a appris leur existence lors de son escale australienne par une note du consul russe au Brésil et souhaite vérifier ces affirmations au passage. A la fin de janvier 1821, les russes y font des relevés hydrographiques, complètent l'inventaire des îles, leur donnent des noms de victoires sur Napoléon (Smolensk, Bérésina, Borodino, Waterloo). C'est là aussi que Bellingshausen rencontre et reçoit a bord du Vostok un phoquier américain, Nathaniel Palmer. Ce dernier prétendra plus tard avoir aperçu en novembre 1820 l'extrémité d'un continent au sud des Shetland, mais il n'en souffle mot aux russes, peut-être pour ne pas révéler de futures zones de chasse!

Enfin, le 14 février 1821, à l'ouest de la Georgie du Sud, les navires ferment le cercle de leur navigation circumantarctique. Il leur reste a rentrer en Europe. Les tempêtes subies dans le secteur des Shetland ont sérieusement malmené la coque du Vostok dont les cales prennent l'eau. Ceci n'empêche pas Bellingshausen de vouloir résoudre une dernière énigme avant de

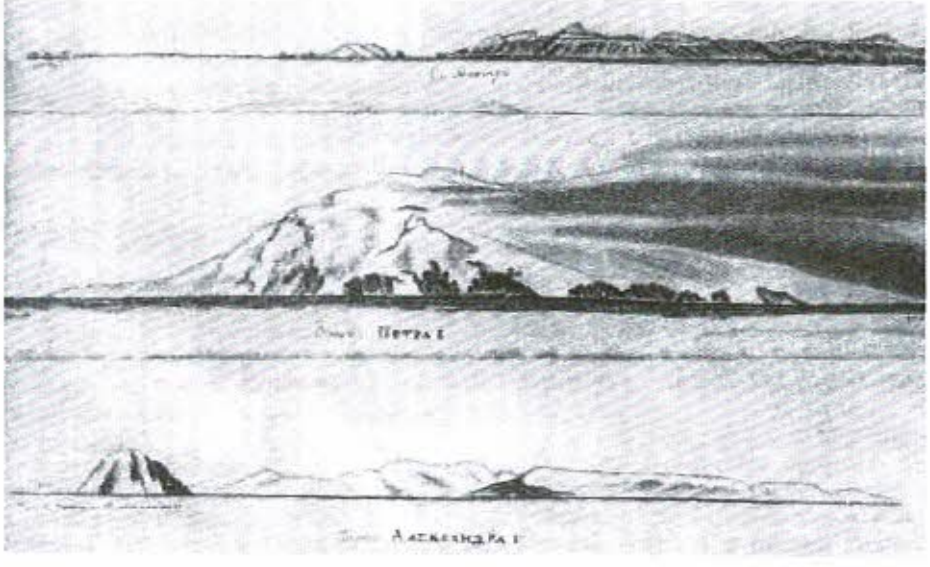


Fig. 6 – Une vue des îles Macquarie (en haut), Pierre Ier (au centre) et de la Terre Alexandre Ier (en bas) (illustration du peintre P. Mihajlov dans l'ouvrage «Voyage de circumnaviagtion de Bellingshausen en 1819-1821»).
Source: BOLOTNIKOV (N. Ja), 1953, p. 199.

gagner le Brésil: chercher l'île Grande, localisée sur certaines cartes. Pour cela, il s'éloigne de plusieurs degrés de longitude vers l'est de la route la plus directe vers Rio. Il s'avère que cette île est aussi imaginaire tant que bien d'autres à l'époque. Enfin, le 12 mars les navires parviennent à Rio de Janeiro et cinq mois plus tard, au début d'août, ils jettent l'ancre dans la rade de Kronstadt.

Au total, l'expédition a durée 751 jours dont 535 dans l'hémisphère austral, 122 au sud du 60ème parallèle et 100 dans les glaces. La distance parcourue est estimée à 49 720 milles marins (92 081 km), soit plus de deux fois la circonférence de la Terre a l'équateur.

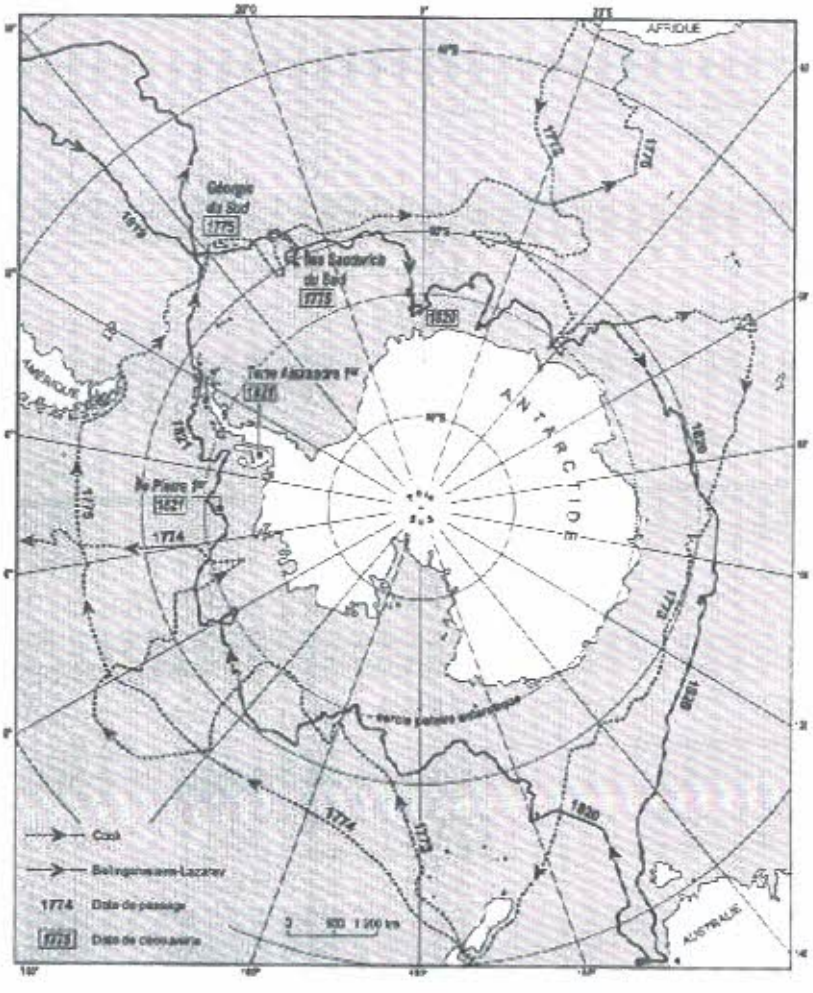


Fig. 7 – Les navigations périantarctiques de Cook et de Bellingshausen-Lazarev.
Source : TRESNIKOV (A.F.), 1963, planche hors-texte, après traduction. Dessin : F. BONNAUD

III – LES RESULTATS DE L'EXPEDITION

Par sa durée, ses objectifs, la qualité et l'abondance des observations scientifiques et par ses découvertes géographiques, cette navigation circumantarctique est tout à fait comparable a celle de Cook, dans les mêmes parages. Au reste, Bellingshausen ne cachait pas l'admiration qu'il portait au marin anglais, son prédécesseur dans l'exploration des hautes latitudes australes, 45 ans plus tôt.

A/ La seconde navigation circumantarctique et la première vision de la barrière des plateformes de glaces flottantes.

Tout en s'appuyant sur les découvertes et observations faites par Cook, les russes ont cependant cherché à démentir son idée d'un continent hypothétique qui serait inaccessible, parce que situé trop prés du Pôle. Ils se sont efforcés de naviguer à plus haute latitude que Cook et d'effectuer six pénétrations méridiennes en direction du sud, qui les ont parfois conduit jusqu'au rempart de glaces dont est entouré le continent antarctique (fig. 7).

La comparaison chiffrée des navigations circumantarctiques de Cook et de Bellingshausen exprime clairement la volonté du second de cerner au plus près le continent éventuel (Tresnikov, 1963).

	Cook	Bellingshausen
Nombre de jours dans l'hémisphère austral	1003	535
Nombre de jours au sud du 60° parallèle	75	122
Degrés de longitude parcourus au sud du 60o parallèle	125	242
Nombre de jours dans les glaces	80	100
Nombre d'approches du continent	3	6

Certes, Cook est parvenu a une latitude absolue plus élevée (71° S) que celle de Bellingshausen (69° 53' S), mais c'était dans le Pacifique et elle le situait encore loin du continent qu'il ne pouvait pas apercevoir, puisqu'il en était éloigné de 250 a 300 milles. Par un peu plus de 69° S dans l'Atlantique, le second était beaucoup plus proche du continent. Actuellement ce dernier point est a une trentaine de milles de la plate-forme de glaces, mais compte tenu de la fonte et du retrait de celle-ci depuis le début du XIX^{e} s., on estime que Bellingshausen

pouvait en être à une dizaine de milles. Aussi a-t-il vu à plusieurs reprises cette muraille verticale de glace que le mauvais temps rendait souvent invisible. La première fois, le 28 janvier 1820, il s'est borné à noter sur sa carte: «nous avons vu de la glace ininterrompue» (fig. 4), mais la seconde fois, le 17 février, il fut beaucoup plus explicite dans son journal de bord, en décrivant ces glaces solidement fixées dont les bordures sont verticales et entaillées de golfes et qui s'élèvent en pente douce vers le sud. Il a compris alors que les «îles de glace» qui dérivaient (icebergs) étaient des morceaux détachés du continent. Ainsi Bellingshausen et Lazarev ont été les premiers à apercevoir les bordures de l'inlandsis antarctique qui coiffe la quasi -totalité du continent et s'avance en mer au-delà de ses côtes.

On doit aussi à Bellingshausen et Novosil'skij de bonnes observations sur les glaces et une classification fondée sur leur origine. Ils distinguent quatre types:

- les glaces côtières immobiles (nepodviznyj ledjanoj bereg) ou muraille de glaces (ledjanaja stena), qui «se forment sur le grand continent austral», selon la formule de Novosil'skij, et qui ne peuvent pas se former en mer;
- les îles de glace (otdel'nye ledjanye ostrova) qui sont des morceaux détaches des glaces côtières continentales. On les qualifie aujourd'hui d'iceberg;
- Les champs de glace (ledjanye polja) qui résultent de l'englacement de la surface de la mer;
- la glace brisée (razbityj led) ou morceaux de champs de glace (floes, en anglais) auxquels se mêlent des îles de glace.

Cette terminologie a été complètée et affinée par la suite, mais elle avait le mérite d'apporter une distinction claire entre les glaces marines et les glaces continentales, même si ces deux catégories se rencontrent toutes deux en mer.

Autres observations scientifiques

Chaque jour, les navigateurs ont effectué des mesures et des observations qui ont été consignées sur les cartes ou dans les journaux de bord: température de l'air, humidité absolue, pression atmosphérique, état du ciel, vitesse du vent, magnétisme, astronomie, hauteur des vagues, courants océaniques (fig. 4). Bellingshausen a découvert que les vents d'ouest, prédominants aux latitudes moyennes, faisaient place à l'approche du cercle antarctique; et à celle du continent, à des vents d'est qui ont été souvent un obstacle à leur progression, lorsqu'ils gagnaient de la latitude.

Observations biologiques sur les oiseaux, sur les crevettes du krill dont Bellingshausen souligne l'importance. L'expédition rapporta de nombreux spécimens qui furent analysés à Saint Pétersbourg, dont un manchot empereur.

B/ Découvertes d'îles nouvelles et travail hydrographique

Comme on pouvait s'y attendre, l'expédition russe a sorti de l'inconnu des îles péri antarctiques et a complété les travaux cartographiques amorcés par Cook. Celui-ci avait effectué une reconnaissance hydrographique de la côte septentrionale de la Georgie du Sud, Bellingshausen a fait le même travail pour la façade méridionale que Cook n'avait pas longée, et ses mesures ont été si exactes qu'elles furent utilisées pendant 80 ans par les cartes de l'Amirauté britannique (Tresnikov, 1963).

Il a prouvé que les îles Sandwich étaient un archipel volcanique qui s'étendait sur quatre degrés de latitude et qu'il n'était pas relié à un continent plus méridional. Il en a découvert les îles les plus septentrionales, baptisées archipel de Traversay, et des îles plus méridionales. Ses relevés hydrographiques précis ont servi à l'établissement des cartes marines de ce secteur pendant plus d'un siècle.

Dans le Pacifique antarctique, en 1821 les russes ont ajouté, nous l'avons vu, deux îles sur les cartes: l'île Pierre Ier et la Terre Alexandre 1er. La première est un cône volcanique d'environ 250 km2 qui culmine à 1750 m, couvert de glaces, et située à 400 km du continent. La seconde, presque accolée à la péninsule antarctique à laquelle elle est soudée par les glaces, a reçu le nom de côté ou terre et non d'île, parce que les russes n'ont pas pu prouver son caractère insulaire. Ce sera l'œuvre de l'américain Finn Ronne, 125 ans plus tard, qui montrera qu'un petit détroit infranchissable, car couvert de glace, sépare l'île du continent. Soudée au continent par les glaces, cette île fait figure de presqu'île. Il est possible aussi qu'elle soit reliée a l'Antarctide par un isthme et soit ainsi une véritable presqu'île. Mihajlova a rapporté des schémas et croquis de toutes ces terres nouvelles (fig.6).

Enfin dans les Shetland australes, les russes identifièrent quelques îles au nord que les phoquiers n'avaient pas repérées et firent de l'hydrographie, prouvant, là aussi, que cet archipel, comme celui des Sandwich, n'était pas relié à un continent méridional. Au total, au cours du voyage, 29 îles nouvelles, en comptant les îles tropicales, ont pu être ajoutées sur les cartes.

C/ La controverse sur la découverte du continent antarctique

Au retour de son expédition, Bellingshausen a entrepri de rédiger le récit de son voyage. L'Amirauté ou le gouvernement russe mettront ensuite sept ans à le publier (1831), probablement en raison de la mort d'Alexandre Ier, en 1825, de la révolte des Décabristes contre son successeur Nicolas 1er, encore moins-intéressé par la marine et les explorations. Dans son ouvrage, Bellingshausen relatait ce qu'il avait vu, sans se prévaloir d'une découverte de l'Antarctide dont il avait entrevu la calotte de glace. Ce récit fut traduit en anglais et en allemand,

mais pas en français. Ce voyage eut un assez grand retentissement chez les savants étrangers. Géographe allemand du XIX[e] siècle, A. Petermann, en 1867, comparait volontiers Bellingshausen aux plus grands explorateurs (Colomb, Magellan, James Ross).

Les Tsars n'ont pas formulé de revendications territoriales à la suite des découvertes de Bellingshausen, pas même sur les îles Sandwich où des marins avaient débarqué. Le pouvoir russe a même semblé se désintéresser complètement de ces régions lointaines. Pendant plus d'un siècle les russes seront totalement absents des mers australes.

C'est au XX[e] siècle, lorsque l'on envisagea de diviser le continent antarctique en secteurs nationaux que l'expédition russe circumantarctique trouva un regain d'intérêt (Armstrong, 1950; 1951). A l'initiative des britanniques et de leurs dominiums australx, le partage de l'Antarctique devait s'opérer entre quelques prétendants: Royaume-Uni, France, Norvège, Argentine et Chili. La Russie ou l'URSS n'était pas partie prenante. Entre les deux guerres, les norvégiens, grands chasseurs de baleines dans les îles péri antarctiques, avaient même proclamé leur souveraineté sur l'île Pierre Ier. L'URSS protesta énergiquement en 1939. La question du partage du continent refit surface juste après la seconde guerre mondiale, avec l'entrée en lice des Etats-Unis. Les soviétiques ont manifesté une certaine irritation devant ces projets de partage, en constatant qu'on s'apprêtait à ne pas inclure l'URSS, sous prétexte que depuis plus d'un siècle leur pays n'avait manifeste aucune activité dans cette partie du monde et n'avait rien revendiqué.

De là est née une controverse, sur un arrière-plan de guerre froide, entre les pays occidentaux et l'URSS à propos de la découverte de l'Antarctide. Elle se nourrit d'une chronologie extraordinaire qui veut que la même année 1820, des marins appartenant à trois pays différents aient pu se prévaloir, parfois a quelques jours d'intervalle, d'avoir entrevu le continent antarctique que l'on avait cherche pendant des siècles. Il s'agit de l'Américain N. Palmer, des britanniques Bransfield et Smith et des russes Bellingshausen et Lazarev.

Les américains ont prétendu que c'était l'un de leurs chasseurs de phoques, Nathaniel Palmer, qui avait vu le premier le continent austral, en novembre 1820, a bord de son petit navire le Hero, à l'est des Shetland du Sud. Mais le journal de bord de Palmer est imprécis et laconique à ce sujet. Lorsque le phoquier fut reçu a bord du Vostok par Bellingshausen, il parla de chasse de mammifères, sans mentionner la terre qu'il prétendait avoir vue et qui n'était peut-être qu'une île.

De leur côte, les britanniques revendiquaient l'antériorité de la découverte de la même péninsule antarctique. Le récit est ici plus crédible.

En novembre 1819, un an plus tôt, le marin anglais Smith avait abouti par hasard à l'archipel des Shetland du Sud dont il est incontestablement le découvreur. De retour à Valparaiso, il avait fait part de cette découverte à un négociant

britannique qui avait décidé d'organiser une expédition dans ce secteur sous la direction d'un officier de marine, hydrographe, Edward Bransfield. Dès décembre 1819, Bransfield et Smith arrivaient aux Shetland, y débarquaient et en prenaient possession au nom du Royaume-Uni. De là, à la fin de janvier, le 30 exactement, en avançant vers le sud dans le détroit dit aujourd'hui de Bransfield, ils aperçurent d'autres terres, des îles ou peut-être l'extrémité de la péninsule antarctique. Les américains prétendent qu'il s'agit d'îles seulement.

Sans contester ces faits, les russes ont alors fait valoir que Bellingshausen avait vu la barrière de glace du continent austral pour la première fois le 28 janvier 1820, deux jours avant les britanniques et presque un an avant Palmer. C'est alors que les historiens américains et anglais, pour disqualifier les russes dans la course a la découverte du continent, ont considéré que ceux-ci avaient vu de la glace, mais qu'ils n'avaient pas eu conscience qu'il s'agissait du continent antarctique, sous prétexte que Bellingshausen s'était contenté, comme nous l'avons vu plus haut, d'une mention très laconique sur sa carte à la date du 28 janvier 1820: «Nous avons vu de la glace ininterrompue», sans faire référence au continent (fig.4). Mais, dans ses visions ultérieures de la muraille de glaces, Bellingshausen a mentionné qu'il s'agissait de glace continentale qui s'étendait à perte de vue vers le sud.

Dans son rapport d'avril 1820, adressé d'Australie à son ministre, il s'explique plus longuement sur ce qu'il a aperçu le 28 janvier et a la mi-février, levant toute ambiguïté sur la compréhension du paysage qu'il avait eu devant les yeux. Voici ce qu'il écrit a propos de ses observations des 27 et 28 janvier 1820:

> «Etant parvenu à la latitude de 69° 25' et a la longitude de 2° 10', j'ai rencontré de la glace ininterrompue, avec près des bords un enchevêtrement de morceaux de glace l'un sur l'autre; vers l'intérieur, au sud, en divers endroits étaient visibles sur celle-ci des montagnes de glace.»

Enfin il interprète sans ambiguïté le paysage observé à la mi--février:

> «Ici, au-delà des champs de glaces constitués de glaces minces et au-delà des îles de glace, on voyait un continent de glace dont les bords étaient cassés perpendiculairement et qui se poursuivait vers le sud en s'élevant comme une côte. Les îles de glace, plates, situées près de ce continent, montrent clairement qu'elles sont des morceaux séparés de ce continent, car elles ont des bords et une surface supérieure semblables a ceux du continent.» (cité par Tresnikov, 1963, p. 25 et dans Atlas Antarktiki, 1966)

En effet, a peu près partout, sauf a l'extrémité de la péninsule antarctique et en quelques rares endroits comme à l'entrée de la mer de Ross, le continent antarctique offre au regard de ceux qui l'approchent des murailles de glaces précédées de

banquise et d'icebergs tabulaires. C'est une vision insolite d'un continent dont on avait aucune idée à l'époque, ce qui expliquerait la prudence d'un scientifique comme Bellingshausen dans l'usage des mots. Malgré tout, il est difficile de nier que les russes aient vu le continent antarctique à plusieurs reprises au cours de leur expédition, sous la forme de la calotte de glace qui le coiffe entièrement.

Cette controverse est éteinte depuis que le traité de Washington (1959) a fait de l'Antarctide un continent pour la science en renonçant pour le moment à le partager. En outre, la controverse n'avait guère de raison d'être, parce qu'apercevoir une terre sans y débarquer n'a jamais été assimilé à une prise de possession, et que les russes n'ont pas revendiqué le continent au retour de Bellingshausen. Cette dispute historique aura eu néanmoins le mérite d'attirer à nouveau l'attention sur cette expédition circumantarctique. Dans les années 1950, les historiens soviétiques ont publie des documents de Lazarev, le récit de Novosil'skij, le voyage de Cook; enfin, en 1949, le récit de Bellingshausen lui-même a été réédité. En fouillant dans les archives de l'Amirauté, ils ont retrouvé les cartes de navigation mises au propre par Bellingshausen a son retour, qui n'avaient pas été publiées à l'époque et dont la première diffusion date de 1963 (Belov, 1963). À l'évidence, ils souhaitaient témoigner que la Russie avait eu des préoccupations antarctiques et qu'elle ne pouvait pas être tenue à l'écart d'un éventuel partage du continent.

Si on laisse de coté cette controverse, au demeurant très conjoncturelle, sur la primeur de la découverte de l'Antarctide, il reste que cette expédition russe de circumnavigation, préparée à la hâte et que personne n'attendait, a eu des conséquences importantes pour la connaissance des hautes latitudes australes. Outre ses résultats directs et la première vision de l'inlandsis qui couvre le continent, elle rouvrait la voie de l'exploration, parce qu'elle infirmait l'idée émise par Cook d'un continent inaccessible, qui avait découragé les explorateurs pendant cinquante ans. Bellingshausen et Lazarev ont montré qu'on pouvait s'approcher de cette terre englacée et que son accès par la voie maritime n'était vraisemblablement pas impossible. Dans les années qui suivront, les explorateurs américains, britanniques et français reconnaîtront les côtes de l'Antarctide et finiront par y débarquer (Kirwan, 1961; Tresnikov, 1980). Curieusement, les russes abandonneront ces latitudes pour 150 ans, avant d'y revenir en force juste après la seconde guerre mondiale pour la chasse des baleines et la recherche scientifique.

Les noms de Bellingshausen et Lazarev ont été perpétués par la toponymie marine. Ainsi le français Charcot avait proposé d'appeler la mer du Pacifique qui borde l'Antarctide dans le secteur de l'île Pierre 1er et de la côte Alexandre 1er, «mer de Bellingshausen» et ce nom a été officiellement accepté par les instances hydrographiques internationales. Le nom de Bellingshausen a été attribué en outre à des caps et des baies, une île, une plate-forme flottante de glace, une montagne, une hauteur sous-marine, pas seulement dans l'Antarctique (Maslennikov, 1986). Lazarev a aussi sa mer dans l'Atlantique Austral et ce nom est devenue un toponyme assez répandu.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG (T.S.), 1950, *Recent soviet interest in Bellingshausen's Antarctic voyage of 1819-21*, Polar Record, vol. 5, n.° 39, pp. 475-478.

ARMSTRONG (T.S.), 1951, *Four eye-witness accounts of Bellingshausen Antarctic voyage of 1819-21*, Polar Record, vol. 6, n.° 41, pp. 85-87.

Atlas Antarktiki / Atlas de l'Antarctique /, 1966, Moscou – Leningrad, Glav. Upravlenie Geodezii i Kartografii, *vol. 1*, XXIII-225 p. et vol. 2, p. 598.

BELLINSGAUZEN (F.F.), 1831, *Dvukratnye izyskanija v Juznom Ledovitom okeane i plavanie vokryg sveta v prodolzenie 1819, 1820 i 1821 godov, soversennye na sljupah «Vostoke» i «Mirnom» / Double recherche dans l'océan Glaciar Austral et navigation autour du monde au cours des années 1819, 1820 et 1821, accomplies à bord des sloops «Vostok» et «Mirnyj» /, vol. 1, (2ème édition en 1949, 3ème édit. en 1960); Atlas k putesestviju kapitan Bellinsgauzen v Juznom Ledovitom okeane i vokrug sveta / Atlas du voyage du capitaine Bellingshausen dans l'océan Glacial Austral et autour du monde/, vol. 2.* (non consulté).

BELOV (M.I.), *sous la direction de, 1963, Pervaja russkaja antarkticeskaja ékspedicija 1819-1821 gg. i ee otcetnaja navigacionnaja karta / La première expédition russe antarctique 1819-1821 et la carte de navigation afférente /, Leningrad, Inst. Arctique et Antarctique, Izd. Morskoj Transport*, p. 167, 1 carte générale et 15 cartes de navigation h.t.

BOLOTNIKOV (N.Ja.), 1953, *Faddej Faddeevic Bellinsgauzen i Mihail Petrovic Lazarev, in Lupac (V.S.), sous la direction de... Russkie moreplavateli / Les navigateurs russes /*, Moscou, Voennoe Izdatel'stvo Ministerstva Oborony SSSR, pp. 185-209.

DEBENHAM (F.), *sous la direct. de.., 1945, The Voyage of Captain Bellingshausen to Antarctic Seas*, 1819-1821, Londres, Hakluyt Society.

DUBROVIN (L.I), PREOBRAZENSKAJA (M.A.), 1987, *O cem govorit karta Antarktiki / De quoi parle la carte de l'Antarctique /, Leningrad, Gidrometeoizdat*, p. 160.

KIRWAN (L.P.), 1961, *Histoire des explorations polaires, Paris, Payot*, p. 343.

LARIONOV (A.L.), 1963, *Korabli pervoj russkoj antarkticeskoj ékspedicii – sljupy «Vostok» i «Mirnyj» / Les navires de la première expédition russe antarctique – les sloops «Vostok» et «Mirnyj» /, in Belov (M.I.), Pervaja russkaja antarkticeskaja ékspedicija 1819-1821 gg. i ee otcetnaja navigacionnaja karta / La première expédition russe antarctique 1819-1821 et la carte de navigation afférente /, Leningrad, Inst. Arctique et Antarctique, Izd. Morskoj Transport*, pp. 128-142.

LEBEDEV (D.M.), ESAKOV (B.A.), 1971, *Russkie geograficeskie otkrytija i issledovanija / Les découvertes et recherches géographiques russes /, Moscou, Izdat.* Mysl', p. 518.

MASLENNIKOV (B.), 1986, *Morskaja karta rasskazyvaet / La carte marine raconte /, Moscou, Voennoe Izdatel'stvo*, 2ème édit., p. 368.

RAINAUD (A.), 1893, *Le continent austral, hypothèses et découvertes*, Paris, Colin, thèse lettres, p. 491.

TRESNIKOV (A.F.), 1963, *Istorija otkrytija issledovanija Antarktidy / Histoire des découvertes et recherches en Antarctide /, Moscou, Gos. Izd. geograficeskoj literatury*, p. 431.

TRESNIKOV (A.F.), 1980, *Antarktika: issledovanija, otkrytija / L'Antarctique: recherches, découvertes /, Leningrad, Gidrometeoizdat*, p. 120.

VANNEY (J. R.), 1986, *Histoire des mers australes, Paris, Fayard*, p. 737.

ZUBOV (N.N.), CERNENKO (M.B.), 1951, *Russkie ljudi v Arktike i Antarktike / Les Russes dans l'Arctique et l'Antarctique /, Moscou, Voennoe Izdatel'stvo*, p. 144.

François Carré

ACADEMIA DE MARINHA

«MAR, MEDO E MORTE: ASPECTOS PSICOLÓGICOS DOS NAUFRÁGIOS NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA, NOS TESTEMUNHOS INÉDITOS E NOUTRAS FONTES»

Lançamento do livro: da Dr.ª Kioko Koiso,

na Fragata D. Fernando II e Glória

30 de Março de 2004

JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA

FRANCISCO CONTENTE DOMINGOS (Sem texto)

LISBOA – 2004

* Este texto não foi publicado em separata

* «MAR, MEDO E MORTE: ASPECTOS PSICOLÓGICOS DOS NAUFRÁGIOS NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA, NOS TESTEMUNHOS INÉDITOS E NOUTRAS FONTES»

Lançamento do livro: da Dr.ª Kioko Koiso,
na Fragata «D. Fernando II e Glória»

Apresentação do CMG José Manuel Malhão Pereira.

A Dr.ª Kioko Koiso, minha colega e camarada, honrou-me com um pedido para dizer umas palavras, neste dia tão importante, não só para a sua carreira académica, como também para a concretização de mais um gesto de amor ao meu país e às suas história e cultura, algo que para mim, a par da amizade que nos une, foi decisivo para aceitar o convite.

A personalidade da nossa autora e a sua atitude perante a vida e a História tem algumas características fascinantes, que abordarei brevemente e que serão afinal o meu contributo para esta cerimónia, visto que caberá, como é natural, ao nosso distinto e comum amigo Professor Doutor Contente Domingues a apresentação da obra que hoje é tornada pública.

Conheci a nossa autora de hoje há apenas 4 anos, durante a viagem do navio escola Sagres ao Brasil, comemorando a viagem de Pedro Álvares Cabral. A razão do meu embarque, era afinal absolutamente idêntica à da Dr.ª Kioko, visto que se tratava de analisar em ambiente semelhante ao da época, o modo corno se vivia a bordo em todas as suas vertentes. No meu caso a vertente da técnica náutica e no caso da nossa homenageada a vertente psicológica da vida de um veleiro, que embora com todas as facilidades e conforto modernos, tem no seu dia a dia características muito semelhantes e imutáveis às que se verificavam há 500 anos.

Sempre considerei fundamental para esclarecer e apreciar os factos históricos, que a vivência de ambientes semelhantes aos da época são fundamentais. Nestas condições, foi uma interessante constatação da minha parte verificar que havia, da parte da Dr.ª Kioko, uma convergência de ideias sobre este método de investigação histórica seguido por tantos autores, como por exemplo Gago Coutinho, método que Jaime Cortesão designou como geográfico-náutico, sobre o qual transcrevo, de uma obra sua as seguintes palavras:

> «Natural pareceria que a história dos descobrimentos geográficos fosse continuamente esclarecida pelo estudo dos agentes físicos da superfície dos oceanos, que os podiam determinar e dos meios náuticos que os levaram a cabo. Contudo, quem abrir muitas obras que se ocupam da matéria, firmadas não poucas vezes por

nomes ilustres, terá a surpresa de observar a ausência desse cuidado elementar. Dir-se-ia, ao ler esses trabalhos, que as navegações foram um mero acto de pensamento, guiado e realizado pelo puro alvedrio humano, sem qualquer influência da Natureza.»

Na referida viagem da Sagres, paralelamente às minhas observações com instrumentos antigos e à análise hidrográfica e meteorológica das condições em que a viagem se executava, a nossa mestre, além de colaborar com as minhas experiências, o que foi muito útil para as mesmas, observava e vivia o ambiente de bordo em todas as suas facetas, confraternizando com oficiais, sargentos e praças e imaginando o seu comportamento algumas centenas de anos antes.

Aliás a Dr.ª Kioko não se limitou a viajar nos comparativamente luxuosos e confortáveis Sagres ou no Creoula, mas também na caravela Boa Esperança, que será muito mais próxima em condições de desconforto com os navios que povoam a história trágico marítima.

É claro que os meios de que dispunha não lhe permitiram realizar viagens como por exemplo as de Thor Heyerdal no Kon Tiki ou Tim Severin numa réplica de pangaio árabe, mas os resultados das suas experiências e vivências nos veleiros portugueses actuais enriqueceram certamente o seu excelente trabalho e irão contribuir para futuros projectos.

Dou-vos uma pequena amostra do quão esclarecedor foi para a autora a sua experiência a bordo, transcrevendo um pequeno trecho da sua introdução ao trabalho que hoje se apresenta ao público:

«A vida a bordo é como uma amostra da sociedade, já que ali convive uma diversidade de indivíduos:

pacíficos, emotivos, educados, brutos, inteligentes, generosos, egoístas. Além disso, o navio constitui uma pequena cidade onde se faz tudo o que se pode para a auto-suficiência. Não permite, porém, aos mareantes o abastecimento durante a navegação a não ser nos portos de escala, o que os obriga a consumir apenas aquilo de que dispõem. Dormir, trabalhar, comer, beber, rezar, realizar procissões, distrair-se, cultivar amizades, brigar uns com os outros... tudo sucede n\um recinto limitado. De resto, durante a viagem, quer se goste, quer não, tem de se coexistir sempre com os mesmos indivíduos. Por conseguinte, há quem diga que viver no mar é como estar num cárcere ou pior ainda, pois não existe nenhuma saída nem hipótese de fuga.»

Se descontarmos as procissões, que actualmente já não se fazem, muitas das pessoas aqui presentes que navegaram largos períodos, especialmente em veleiros, reconhecerão imediatamente o acerto destas palavras.

Há outra faceta da Dr.ª Kioko que deve ser salientada, que é a sua constatação da influência que a cultura portuguesa teve na cultura da sua grande e empreendedora nação, razão pela qual, segundo me disse, se dedicou a estudar a nossa história.

Quem diria que o Japão da inovação, da disciplina, do desenvolvimento tecnológico, da modernidade devidamente doseada com um acérrimo apego às suas boas tradições, se lembraria alguma vez do Portugal actual, da desorganização, do atraso em vários e múltiplos domínios, e da modernidade excessiva a par de um acérrimo apego às más tradições.

Mas o Japão lembrou-se e lembra-se de nós, não só pelo exemplo dado por elementos da sua cultura, como é o caso da Dr.ª Kioko e de outros académicos e intelectuais japoneses que tanto têm interagido com os seus homólogos portugueses, como também nas recepções que fez à Sagres em visitas recentes, e nas duas últimas exposições internacionais: a de 1992 em Sevilha e a de 1998 em Lisboa.

Tanto numa como noutra destas exposições os elementos relativos às trocas culturais entre as ilhas nipónicas e Portugal e o reconhecimento da influência portuguesa na abertura do Japão ao mundo foram evidentes e até certo ponto chocantes, em comparação com o que se passava nos idênticos pavilhões portugueses onde os complexos pós-coloniais e a envergonhocracia imperavam. (este neologismo, e só o será se for aceite, é de minha autoria).

Os Japoneses não se esqueceram que a língua portuguesa foi o primeiro meio de comunicação com o Ocidente, tendo o japonês actual inúmeros vocábulos lusos, que os portugueses lá introduziram os tipos metálicos na imprensa, que a eles se deve a primeira gramática da língua japonesa, a transcrição ortográfica desta língua para caracteres latinos, um dicionário de latim – português – japonês, a tradução para japonês de autores gregos e romanos, para não citar a mais conhecida introdução das armas de fogo e da sua acção noutras áreas como na saúde, na astronomia e noutros aspectos de carácter social e científico.

E não foi só no Japão nem só no século XVI que nós, contrariamente ao conceito corrente, fomos importantes ou influentes no progresso da humanidade. Basta analisar por exemplo a formação desse imenso Brasil, estado uno que fala português, rodeado de um enorme número de estados de língua castelhana.

E esse milagre, como muitos outros semelhantes, não foi conseguido no século XVI, mas sim ao longo de largo período histórico que não terminou, tendo sido recentemente criada a Comunidade de Estados de Língua Oficial Portuguesa.

Mas os portugueses actuais, e refiro-me à geração mais recente, parece terem olvidado tudo isso, olhando para o interior da Europa como panaceia para a resolução de todos os seus problemas e esquecendo-se dos seus laços com o

seu passado marítimo e as cumplicidades que criaram além fronteiras através desse meio, que na minha opinião e de muitos de nós são indeléveis.

E esqueceram-se também que só seremos respeitados na Europa desde que sejamos veículos privilegiados nas relações deste espaço com os países com os quais temos relações ancestrais. Porque na Europa muitos estados actuais, que seguiram os Portugueses na globalização iniciada em 1498, não perdem oportunidade de nos tentar substituir nessa mesma função. Isto significa que consideram importante essa acção, mas nós achamos que não!

A Dr.ª Kioko, até certo ponto contrariando essa tendência, e apesar de ser japonesa, não se esqueceu e aqui está a tratar de um assunto português e falado em português.

É esta outra faceta da autora que é admirável. Refiro-me ao seu conhecimento da nossa língua, falada e escrita, conhecimento esse que é extremamente completo, visto que tanto lida com o português antigo, como com o português moderno, e dentro do moderno, e devido ao seu feitio muito democrático, confraternizando a bordo com todas as categorias hierárquicas, tem o vocabulário povoado por inúmeros termos dos vernáculus almadensis, montijensis e alfeitensis. Imaginem os portugueses presentes a dificuldade que teríamos em aprender japonês nos mesmos moldes, e ainda por cima elaborar uma tese de mestrado nessa língua!

Queria ainda aproveitar para felicitar a Dr.ª Kioko Koisso por ter tido esta ideia tão apropriada de conseguir com que o lançamento do seu livro se desse neste navio, não só porque goza mais uma vez da hospitalidade naval, na pessoa do Sr. Comandante Guerreiro Brou e da sua guarnição, como também goza de um ambiente muito semelhante ao que narra na sua obra.

Portanto cara amiga Kioko, e cara amiga confreira da Academia de Marinha, permita-me finalmente felicitá-la não só pelo seu trabalho, mas também agradecer-lhe, em meu nome pessoal e, pensando interpretar o sentimento de todos os seus amigos portugueses que aqui reuniu hoje, em nome de todos, ter-se lembrado destes bárbaros do Sul.

Que se sigam novas viagens e novos trabalhos, mas sempre sem que os navios em que navegue exemplifiquem de modo demasiado real o ambiente de um naufrágio, porque para isso basta, ou é mais segura, a sua fértil imaginação.

ACADEMIA DE MARINHA

AS TÉCNICAS NÁUTICAS PREGÂMICAS NO ÍNDICO

JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA

LISBOA – 2007
VI

AS TÉCNICAS NÁUTICAS PREGÂMICAS NO ÍNDICO

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Cte. José Manuel Malhão Pereira, em 05 de Maio de 2004

Introdução

Os Portugueses têm tido duma maneira geral, ao estudar a história da náutica, uma atitude talvez demasiado euro ou etnocentrista, tentando valorizar ao máximo as suas capacidades, esquecendo por vezes que outros povos exerceram actividades semelhantes noutras regiões do globo.

Dado o fascínio que sobre mim exerce a evolução da técnica náutica desde o tempo em que se começou a navegar no mar alto, tenho tentado estudar essa evolução em todas as áreas do globo onde a mesma se exerceu, e tenho verificado que há a necessidade de melhor enquadrar o inegável contributo português nesta área com as realidades de outros povos e outras latitudes.

Apesar de não ser historiador, atrevo-me a dizer ainda, que de uma maneira geral, a historiografia portuguesa peca (e refiro-me principalmente à que melhor conheço, que é a que regista a história dos descobrimentos e da expansão), por não fazer um estudo comparado, quedando-se por vezes em analisar apenas as fontes nacionais e esquecendo as que, na mesma época, poderiam ajudar a melhor compreender estas.

Embora reconheça que esta atitude tem sofrido alguma evolução recentemente, tenho também verificado que essa mudança de orientação tem por vezes correspondido a uma reacção ao passado, com a consequente falta de objectividade, mas agora em sentido contrário.

Dado no entanto o interesse do passado de um povo para a formação da sua identidade e a consequente influência que esse passado pode ter no futuro, é natural que se tenha a tentação de se ser nacionalista ao analisar os factos de modo distorcido e eventualmente incorrecto.

E esse *pecado* não afecta apenas os Portugueses. Veja-se por exemplo este pequeno excerto do texto do almirante espanhol Julio Guillén, Secretário Perpétuo da Real Academia de História daquele nosso país vizinho, correspondente ao prefácio da reedição em 1964 da *Regimiento de Navegación* de Pedro de Medina:

> Nuestro País, no solo tuvo la primacia de los Artes de Navegar, com los Medina (1545) y Cortes (1551), traducidos a todos los idiomas cultos de su tiempo, sino

> que inició asimismo los Regimientos, trataditos menos farragosos que aquéllos y más al alcance de los pilotos y praticones a quienes iban dirigidos.(1)

E continua no mesmo tom até ao final do prefácio, que felizmente só tem duas páginas, sem qualquer referência a outros intervenientes neste processo.

E não só na Europa se verificam estas atitudes. Um autor Indiano, C. R. Raju, em trabalho apresentado num seminário relativamente recente em Delhi, em que faz um estudo sobre o *kamal*, afirma a dado ponto:

> It is now generally agreed that, during Vasco da Gama's time, the boat-building and navigational techniques existing in the Indian Ocean were superior to those possessed by the Europeans. The Arabs then ridiculed the European Method of using charts [in a footnote, this author added: – «The Europeans lacked a reliable way to determine longitude at sea, until the middle of the eighteenth century, ...]. But things changed. According to Tibbetts, by the mid-nineteenth century, pilots in the Arabian sea had abandoned the *kamal* for the sextant.(2).

Isto são apenas dois exemplos, das muitas dezenas que vos poderia dar.

Naturalmente, quando se afirmam conceitos deste género, a reacção não é de esperar, e todos os historiadores, de qualquer nação correm a defender a sua dama. E recordo aqui que a acção do Visconde de Santarém, Joaquim Bensaude, Luciano Pereira da Silva, Fontoura da Costa, Gago Coutinho, Teixeira da Mota, Luís de Albuquerque, e tantos outros, foram decisivas para colocar no seu lugar as ideias que hoje são geralmente aceites, no caso particular da história da náutica.

No entanto, a objectividade histórica deveria ser o lema vigente, e é por esse motivo que tenho tentado sempre comparar os nossos factos com os que se passavam noutros locais.

Tal atitude tem até tido um efeito extremamente interessante. É que quanto mais conheço a história dos outros povos mais admiro a nossa. E pecando mais uma vez, como amador de história que sou, confesso que tenho cada vez mais um maior orgulho em ter aqui nascido.

Dito isto, a matéria que tentarei expor hoje está relacionada com as técnicas náuticos no oceano Índico praticadas antes da chegada dos Europeus em 1498, por Árabes, Indianos, Persas, Malaios, Chineses, entre outras nações.

---

(1) Cf. Pedro de Medina, *Regimiento de Navegación*, Madrid, Instituto de España, 1964, p. 5.

(2) Este comentário está incluido no trabalho de C. K. Raju, «Kamâl or Râpalagai», exposto durante o *IX^th Seminar on Indo-Portuguese History* (NISTADS, New Delhi, 7-11 December, 1998), cujas *Actas* não foram ainda publicadas.

Vou no entanto referir-me especialmente à técnica náutica exposta por um piloto árabe, Ahmad Ibn Majid, que compilou criteriosamente toda experiência adquirida no passado pelos seus antepassados e que foi tornada mais conhecida devido à tradução que G. R. Tibbetts fez do seu trabalho, o *Kitab Al Fawa'id*.(3)

As condições de navegação no Índico

Continuando a ressalvar que não sou historiador, atrevo-me a referir mais um conceito que me parece ser importante lembrar e que está relacionado com o facto de que todos os povos desenvolveram as suas técnicas com incentivos dados pelas condições locais, não só sociais como também meteorológicas, hidrográficas e outras, estas últimas extremamente importantes para o desenvolvimento da náutica. Não há dúvida que a moderna disciplina de Geografia nunca se deveria separar da História.

É portanto natural que o Oceano Índico tivesse proporcionado aos habitantes das suas costas um veículo de escoamento de produtos, que inicialmente se terá feito utilizando navegação costeira, tendo-se os seus navios progressivamente aventurado no alto mar em pequenos saltos que terão durado séculos e que culminaram em viagens directas entre o Mar Vermelho ou a África, com a Índia e Malásia.

O mesmo se terá dado entre as costas da China e todo o sueste asiático, em navegação com carácter mais costeiro. É geralmente aceite que por volta do ano mil estava estabelecida com regularidade a derrota directa de alto mar, havendo anteriormente as naturais experiências esporádicas.

Vejamos então as condições de navegação no Índico Norte, que são as que correspondem de facto a uma extensa navegação sem avistar a costa.

Na figura que se apresenta (fig. 1), verifica-se que a navegação se efectua entre o equador e os 23° de latitude norte no máximo. Veremos em seguida quão decisivo é este factor(4).

O outro factor corresponde à regularidade das monções, que periodicamente permitem viagens com ventos favoráveis. De Abril a Setembro sopra a

---

(3) Este livro foi traduzido por G. R. Tibbetts, que elaborou um erudito estudo crítico do mesmo, sendo até agora a fonte mais utilizada para o estudo da obra de Ibn Majid e dos outros pilotos árabes. Cf., G. R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*, Londres, The Royal Society of Great Britain and Ireland, 1971.

(4) Muitos dos conceitos expostos e algumas figuras que apresento, estão incluídos nos trabalhos a seguir referidos: José Manuel Malhão Pereira, *East and West Encounter at Sea*, Tellichery (India), 2002, e José Manuel Malhão Pereira, *The Stellar Compass and the Kamal. An interpretation of its practical use, International Seminar in Marine Archaeology, Delhi, March, 2003.*

monção de sudoeste, permitindo viagens de oeste para leste. De Novembro a Março a monção de nordeste permite as viagens em sentido contrário(5).

Apenas o período de entre meados de Junho e fins de Agosto é pouco favorável, dada a exagerada força da monção de sudoeste, especialmente m Julho.

Fora deste período, além do vento ser normalmente moderado, permitindo boas singraduras, o mar é relativamente calmo, proporcionando boas condições de navegação e boa plataforma para observação de astros, que por sua vez são bem visíveis de noite, devido à existência de atmosfera geralmente muito límpida no alto mar.

Verifica-se também que as costas da África e da Índia se desenvolvem aproximadamente no sentido norte-sul.

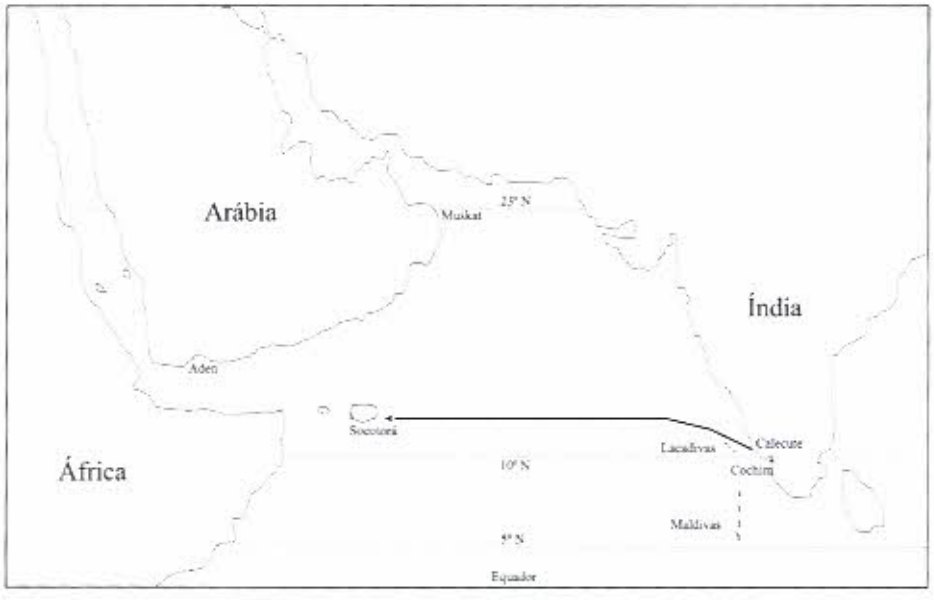


Fig. 1 – A área de navegação oceânica no Índico Norte

A navegação efectua-se em latitudes muito baixas, praticamente na zona correspondente ao trópico de Câncer. Este ambiente origina as seguintes consequências de carácter astronómico, que irão ser expostas de modo breve.

---

(5) Sobre a problemática das monções no Índico, ver por exemplo José Manuel Malhão Pereira, «Condições Físicas Gerais dos Oceanos Atlântico e Índico Ocidental», in *A Viagem de Vasco da Gama à Índia. 1497-1499*, coord. de José Manuel Garcia, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp. 39-52.

Para um observador no Pólo Norte as estrelas não têm nascimento nem ocaso e o seu azimute está permanentemente a variar. Durante um ano trópico apenas se pode ver metade da esfera celeste e das estrelas que lá habitam. Na realidade só se vêm durante cerca de seis meses, visto haver dia permanente durante outros seis meses.

Um observador a 45° Norte, por exemplo, não verá durante o ano toda a esfera celeste e as estrelas, que descrevem arcos oblíquos relativamente ao horizonte, definem ao pôr e nascer curtos períodos de azimute pouco variável.

Se no entanto considerarmos um observador no Equador, este verá ao longo do ano toda a esfera celeste e terá estrelas a definirem durante o seu nascimento e ocaso largos períodos de direcção pouco variável(6).

Alem disso, os azimutes do nascimento e ocaso das estrelas variam muito pouco com a variação da latitude nas proximidades do Equador. Para elucidar este facto, veja-se na tabela que elaborámos para a variação do azimute do nascimento ou ocaso de quatro estrelas com declinação norte e quatro com declinação sul, que esses azimutes variam muito pouco até 20° de latitude (praticamente o limite norte da navegação no Índico norte), não excedendo quatro graus, excepto para as estrelas com as declinações mais elevadas.

Observador no hemisfério Norte																
	Estrelas com declinação Norte. Azimutes do nascimento.								Estrelas com declinação sul. Azimutes do ocaso.							
Latit.	Kochab		Schedar		Capella		Altair		Sirius		Antares		Canopus		Achernar	
	δ	Z	δ	Z	δ	Z	δ	Z	δ	Z	δ	Z	δ	Z	δ	Z
0°	74°N	016°	56°N	034°	46°N	044°	9°N	081°	17°S	253°	26°S	243°	53°S	217°	57°S	213°
5°N	"	015°	"	033°	"	044°	"	081°	"	253°	"	243°	"	217°	"	212°
10°N	"	012°	"	032°	"	043°	"	081°	"	253°	"	243°	"	216°	"	211°
15°N	"	004°	"	030°	"	042°	"	081°	"	253°	"	242°	"	215°	"	210°
20°N	"	---	"	027°	"	040°	"	081°	"	252°	"	242°	"	213°	"	207°
25°N	"	---	"	023°	"	037°	"	080°	"	252°	"	241°	"	209	"	203°
30°N	"	---	"	015°	"	034°	"	079°	"	251°	"	239°	"	203°	"	194°
35°N	"	---	"	---	"	028°	"	079°	"	250°	"	237°	"	194°	"	---
40°N	"	---	"	---	"	019°	"	078°	"	248°	"	234°	"	---	"	---
45°N	"	---	"	---	"	---	"	077°	"	246°	"	231°	"	---	"	---
50°N	"	---	"	---	"	---	"	076°	"	244°	"	226°	"	---	"	---
55°N	"	---	"	---	"	---	"	074°	"	240°	"	220°	"	---	"	---
60°N	"	---	"	---	"	---	"	072°	"	235°	"	209°	"	---	"	---

(6) Ver do autor *East and West Encounter at Sea* (Lisboa, Academia de Marinha, 2002), pp. 19-24, onde se esclarece toda a problemática das condições peculiares de navegação na área.

Outro facto muito interessante, mas que só é importante para os navegadores das ilhas do Pacífico, que navegam a norte e sul do Equador, consiste em constatar que esses azimutes do nascer e pôr das estrelas têm o mesmo valor à mesma latitude no hemisfério oposto. Este facto é muitas vezes esquecido pelos investigadores(7).

Acontece ainda, que sendo como vimos a navegação principalmente ao longo do paralelo, em paralelos de baixa latitude, a estrela polar está sempre visível e com uma altura muito baixa. Sabendo que a altura do Pólo corresponde à latitude do lugar, e estando a estrela Polar muito próxima do Pólo Norte Celeste, fácil será compreender que há um precioso e permanentemente disponível meio (pelo menos durante as doze horas nocturnas) de se manter a navegação ao longo de um paralelo por observação daquela estrela(8).

São estas, em linhas muito gerais, as condições que os navegadores do Índico lá encontraram quando se aventuraram no mar alto.

Vamos então analisar com mais detalhe as técnicas desenvolvidas pelos pilotos do Índico, na sua maioria Árabes, mas também Persas, Indianos, Malaios e Chineses.

Uma vez que temos na assistência uma grande percentagem de marinheiros, estou convencido que as suas noções de astronomia de posição serão suficientes para compreender o que vou tentar explicar. Deus queira portanto que o G.P.S. não lhes tenha embotado completamente o espírito, porque isso seria não só inconveniente para a compreensão deste meu trabalho, como também seria muito triste saber que até no mar se perde esse espírito romântico da observação da natureza.

Fiz no entanto todos os possíveis para que as justificações que apresento, e que são sempre acompanhadas de esquemas muito simples, sejam até compreensíveis por pessoas menos práticas no assunto.

Gostaria ainda de acentuar que este trabalho foi possível realizar sem passar horas intermináveis no Planetário, dado que tive à minha disposição um moderno programa de computador, vantagem que actualmente se tem relativamente aos estudiosos do passado(9). Estou convencido que Tibbetts ou Gabriel Ferrand(10) corrigiriam muitas das suas afirmações se tivessem estudado os trabalhos de Ibn Majid nesta época.

---

(7) A fórmula para achar o azimute Z de qualquer corpo celeste durante o seu nascimento ou ocaso é: cos Z = sen δ x sec φ. Dado que a latitude é sempre menor do que 90°, a sua secante é sempre positiva, pelo que o cos Z terá sempre o mesmo sinal do que o sen δ. Nestas condições o azimute Z será sempre do mesmo nome da latitude. Veja-se também o excelente trabalho de David Lewis, *We the Navigators. The Ancient Art of Landfinding in the Pacific* (second edition, Honolulu, University of Hawii Press, 1994. Appendix I.

(8) Ver os nosso dois trabalhos anteriormente referidos.

(9) Refiro-me ao programa *starry night*, cuja concepção permite um acesso fácil e gráficamente muito bem concebido ás diversa posições da esfera celeste em qualquer época.

(10) Refiro-me principalmente a Gabriel Ferrand, *Instruction Nautiques et Routiers Arabes et Portugais des XV ème et XVI ème Siècles*, Tome III, Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1928.

Ibn Majid e o seu livro

Já anteriormente referi que iria comentar o *Fawa'id* de Ibn Majid que segundo Tibbetts era um piloto árabe natural de Julfar, no Oman, e que terá nascido segundo Gabriel Ferrand entre 1432 e 1437. O seu *Fawa'id*, é o mais completo dos cerca de 40 trabalhos que escreveu, todos eles enumerados por Tibbetts, sendo a maioria em verso e quase todos tratando de assuntos de navegação([11]).

O primeiro trabalho foi em 1462, sendo o último, *Al Sofaliya*, um roteiro com 805 versos, da viagem da Índia para Sofala. É datado de 1514, considerando no entanto Tibbetts que terá na realidade sido conhecido já muito depois da morte de Ibn Majid, visto o mesmo poema referir no seu texto a data mais recente de 1500, o que indicia a morte de Ibn Majid para pouco depois desta data.

Os trabalhos de Ibn Majid são, segundo ele próprio, resultado da sua experiência e da dos antigos pilotos seus antecessores na família e não só, e ainda de pilotos de outras nações, como os navegadores do Gujarate, Konkan e Coromandel([12]).

Vamos então analisar agora o livro, que é objecto deste estudo.

No quadro a seguir, apresenta-se a relação breve dos assuntos tratados, divididos pelo autor em Fa'ida, ou capítulos, seguidos do número de páginas da tradução, num total de 200, feita por G. R. Tibbetts, apenas para dar uma ideia da extensão relativa dos assuntos.

Introdução – 4 pp.
1º Fa'ida – Origens da navegação; autores de obras náuticas; agulha magnética; rosa dos ventos e mansões lunares – 8 pp.
2º Fa'ida – Princípios básicos da navegação – 2pp.
3º Fa'ida – Descrição pormenorizada das 28 mansões – 42 pp.
4º Fa'ida – Rosa sideral e descrição dos rumos – 36 pp.
5º Fa'ida – Referências às fontes e breves noções astronómicas – 8 pp.
6º Fa'ida – As três espécies de derrotas – 6 pp.
7º Fa'ida – Medições de alturas da Polar (bashi) e de outras estrelas (qiyas). Utilização das estrelas na navegação e épocas apropriadas para o seu uso – 21 pp.
8º Fa'ida – Instruções gerais para a condução da navegação – 12 pp.
9º Fa'ida – Descrições das zonas costeiras (roteiros). Unidades de medida – 13 pp.
10º Fa'ida – Descrição das ilhas – 8 pp.
11º Fa'ida – Monções e estações próprias para a navegação – 20 pp.
12º Fa'ida – Roteiro do Mar Vermelho e costa oriental de África – 25 pp.

([11]) Cf., *op. cit.*, pp. 7-46. Baseio-me fundamentalmente na biografia de Ibn Majid e no estudo dos seus trabalhos expostos por Tibbetts.
([12]) Cf. *op. cit.*, pp. 65-68.

Voltarei a referir-me a este quadro ao tratar de alguns dos seus assuntos.

O manuscrito que Tibbetts traduziu, é o manuscrito árabe com o número 2292 da Biblioteca Nacional de Paris, havendo outra cópia na Academia Árabe de Damasco([13]).

Análise das técnicas expostas

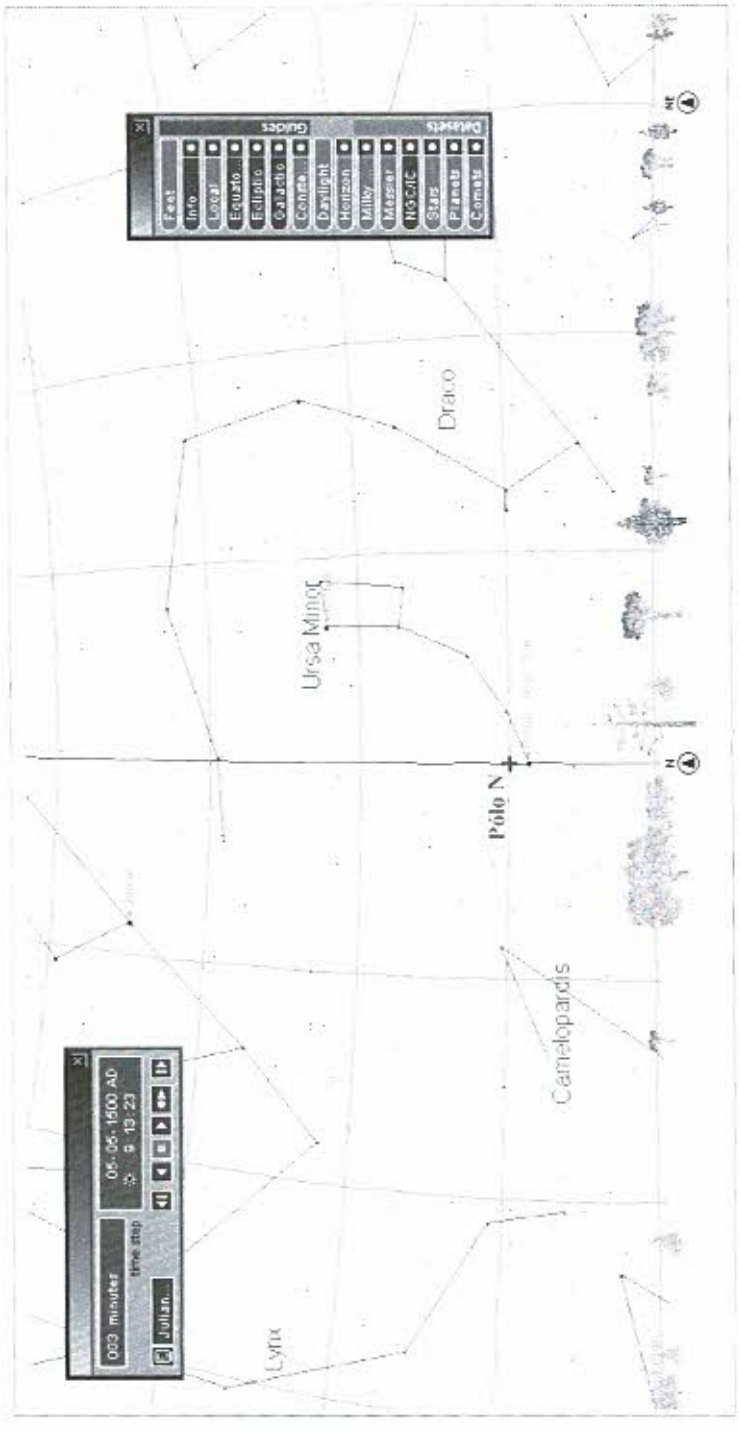
Antes de analisar o trabalho, vamos rever as condições de navegação no Índico Norte, e quais as soluções que deveriam ser empregues para navegar no mesmo, e por exemplo, de Cochim para Socotorá (ver novamente a fig. 1).

- A primeira acção seria saber o rumo de Cochim para passar safo a norte das Lacadivas. Iremos ver que as estrelas poderiam servir para o efeito.
- Havia em seguida a necessidade de estimar o caminho andado e ainda manutenção do rumo inicial. Veremos como Ibn Majid, recorre também às estrelas para o último objectivo.
- Em seguida, tornava-se necessário passar safo a norte da ilha mais a norte das Lakadivas. Novamente as estrelas serão a solução.
- Depois bastaria navegar ao longo do paralelo. Serão novamente as estrelas a solução.
- A data da aterragem em Socotorá será dada pela estima e também por sinais de terra, como era prática habitual desde as épocas mais remotas.

E ainda antes de discutirmos as técnicas usadas, e limitar-nos-emos às extremamente curiosas e engenhosas técnicas que envolvem a utilização da esfera celeste e dos seus movimentos, vejamos como terão surgido as mesmas em consequência das condições de navegação anteriormente expostas, especialmente os factores astronómicos, analisando o aspecto do céu no paralelo dos 12ºN aquele que o navio deveria seguir para alcançar a ilha, depois de passar safo as Lacadivas.

([13]) Cf. *op. cit.*, p. 25.

Prancha 1


Lynx
Camelopardis
Pole N
Ursa Minor
Draco
Guides
Objects
Feat
Info
Local
Equato
Ecliptic
Galactic
Comets
Daylight
Horizon
Milky
Messier
NGC/IC
Stars
Planets
Comets
Julian...
time step
005 minutes
05-06-1500 AD
G 19:23

Utilização da Polar

Na prancha 1 vemos a direcção norte na sua parte central e o movimento da esfera celeste em 12° N, ao início da noite do dia 5 de Maio de 1500. Como podemos ver a Polar está abaixo do pólo norte celeste. Podemos desde já recapitular a nossa noção de latitude, verificando que o valor desta coordenada corresponde à altura do pólo sobre o horizonte.

Vejamos ainda que a estrela Polar naquela época tinha uma distância polar de aproximadamente 3° 23', valor que obtive da leitura da informação sobre este astro dado pelo computador. Note-se que a Polar está no seu ponto mais baixo, ou, como dizem os nautas sem G.P.S., na sua passagem meridiana inferior.

Fácil será verificar que para saber a latitude bastará adicionar à altura da Polar obtida por instrumento apropriado, à distância angular que a separa do Pólo (distância polar), previamente conhecida.

Ou então, noutra qualquer posição da Polar no seu movimento diurno, bastará adicionar ou subtrair uma correcção adequada e previamente calculada correspondente a essa posição, à altura da Polar obtida naquele momento.

Se o movimento diurno continuar, verificamos que a Polar vai rodando no sentido contrário dos ponteiros do relógio, e que em 24 horas siderais estará na mesma posição. Todas as outras estrelas acompanharão a Polar neste movimento, nomeadamente as guardas da Ursa Menor.

Se bem se recordam os nossos marinheiros aqui presentes, os Portugueses utilizaram no início da exploração do Atlântico a estrela Polar para obter a latitude, corrigindo as suas alturas em função da posição relativa que as guardas da Ursa Menor ocupavam em relação ao pólo. Até imaginaram uma figura humana virada para o observador.

Mas pela imagem também podemos ver, que a Ursa Menor está algum tempo abaixo do horizonte, o que se verifica nas latitudes navegadas pelos marinheiros do Índico Norte. No entanto, os Portugueses que navegavam por vezes em latitudes mais elevadas, tinham-na sempre acima do horizonte, podendo portanto as guardas da Ursa Menor servir para o efeito.

Mas no Índico tal não acontecia e Ibn majid aponta outros métodos, sendo o primeiro correspondente à utilização das posições da Polar em referência às *mansões lunares*, ou seja às 28 posições que a Lua ocupa na esfera celeste ao longo do mês Lunar. Esta noção é algo semelhante à dos 12 signos do Zodíaco, que são como se sabe os espaços de trinta graus da esfera celeste ocupados pelo Sol ao longo da eclíptica, no seu movimento anual aparente.

Cada casa da Lua ocupa por sua vez aproximadamente 13°, ângulo que corresponde aproximadamente ao espaço percorrido pela lua numa revolução sideral ($360°/13 \approx 27.7$ dias).

A gravura que se apresenta (figura 2), é uma tentativa de dar uma ideia da disposição na esfera celeste das mansões ou casas da Lua, muito parecida com as figuras esquemáticas que apresentam o Zodíaco, só que aqui os sectores circulares são 28 e estão separados de aproximadamente 13° cada um([14]).

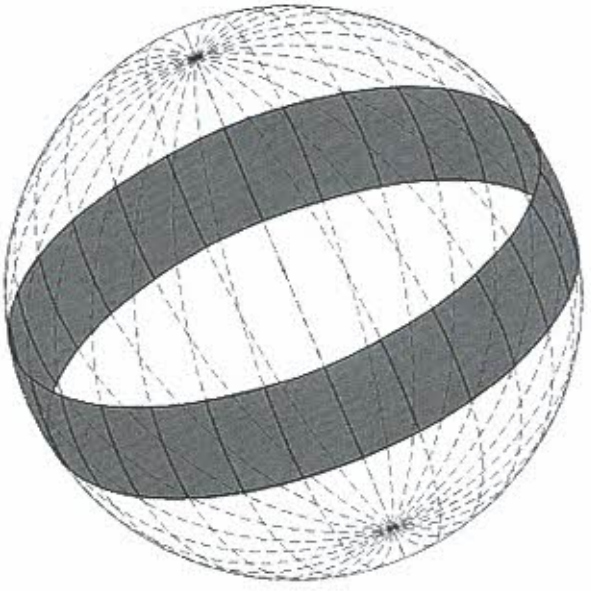


Fig. 2 – Mansões lunares ou casa da Lua.

Às mansões lunares foram atribuídas estrelas de referência que permitem identificar as sucessivas posições aproximadas da Lua cada dia, facto que é fácil de observar diariamente, visto que a Lua se observa de noite, o que não acontece com o Sol.

Para obter as correcções às alturas da Estrela Polar para se controlar o paralelo em que se navegava, foram então as mesmas calculadas pelos pilotos da época em referência à passagem meridiana de cada uma das mansões.

Note-se ainda que todas as correcções indicadas por Ibn Majid no seu livro (com a designação de *bashi*), se referem à posição ocupada pela Polar na sua passagem meridiana inferior, não havendo nunca qualquer referência

([14]) Note-se que o plano da órbita da Lua na esfera celeste faz um ângulo médio de 5° 09' com o plano da eclíptica (que materializa a órbita aparente do Sol), pelo se esta última também estivesse representada na figura, teria necessariamente de estar separada do «zodíaco» da Lua de um ângulo com aquele valor.

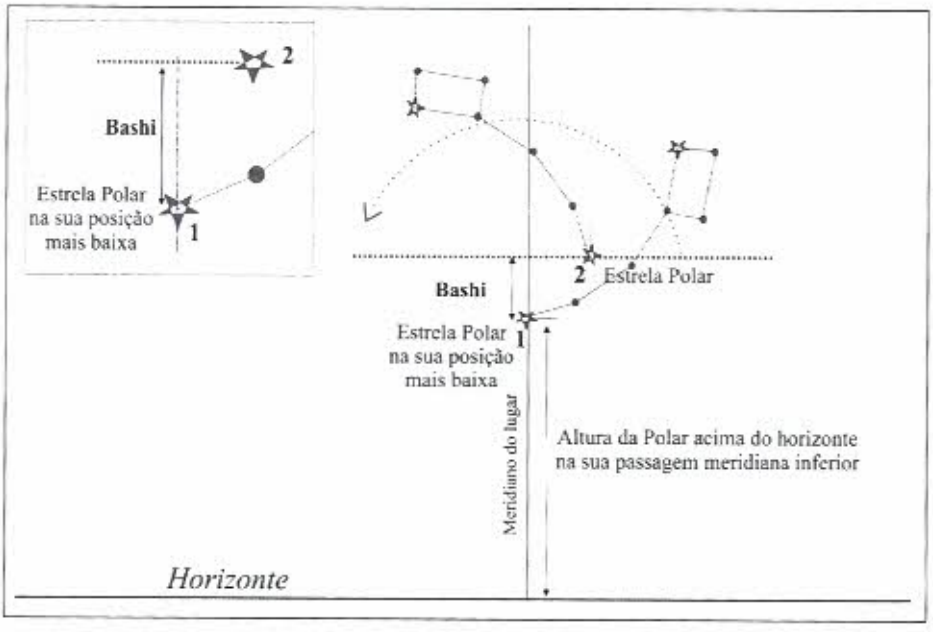


Fig. 3 – A correcção à altura da Polar de acordo com a sua posição na esfera celeste.

a latitude, ou não se preocupando o autor com a distância ao Pólo da Polar([15]). Tal facto é importante, e dever-se-á ter sempre em mente. A figura 3 ilustra o que se disse.

Nestas condições, qualquer correcção será sempre um valor que se subtrairá à altura da Polar para se saber em que paralelo se encontra o navegador. Por este motivo, as ilhas e costas estavam referenciadas pela posição da Polar na sua passagem meridiana inferior.

Ibn Majid ocupa, como vimos, 48 páginas a descrever as casas da Lua em 200 páginas do total da obra. A identificação das mansões, que se apresenta a seguir, corresponde às publicadas por Gabriel Ferrand no seu trabalho([16]), às

([15]) Tal facto é claramente reconhecido por Tibbetts no prefácio do seu trabalho onde afirma: «I should also like to state that I am not a practising navigator and have not therefore attempted to reproduce navigational terminology exactly as it is used on the high seas today. I hope that the navigator or navigational historian will be able to understand the terms I have used and have sometimes had to invent, and will excuse my limitations. He should note that I have used the term «latitude» for a position on the earths surface and «latitude measurement» for the measurement of such a position, although the measurements themselves and the position given by them were known to the Arabs only in terms of stellar altitude. I have used «latitudinally» and «longitudinally» where a navigator might prefer «north/south» and «east/west» respectively. He will probably find many other examples throughout the book».

([16]) Cf. *op cit.*, pp. 135-159.

quais acrescentei uma coluna onde tentei identificar melhor as estrelas guia das mesmas recorrendo ao programa de computador, e outra coluna onde calculei as correcções correspondentes às indicadas por Ibn Majid no seu livro.

Façamos então uma pequena revista à tabela seguinte (Prancha 2). Nas duas primeiras colunas estão indicadas as 28 mansões em numeração romana, com os respectivos nomes transcritos do árabe.

Na 3.ª coluna a identificação das mansões feita por de Sassure e publicadas no trabalho de Gabrirel Ferrand. Essas identificações correspondem a áreas do céu ocupadas por algumas estrelas de determinada constelação.

A coluna seguinte mostra a minha opinião sobre qual seria a estrela guia que Ibn Majid não indica mas que se admite ser necessária para referência da definição da correspondente posição da Polar. Naturalmente que me baseei na identificação, proporcionada pelo computador, das estrelas mais bem colocadas para o efeito e cujos nomes actuais, que como se sabe são na sua maioria de origem árabe, mais se aproximavam dos propostos por Ibn Majid.

Na quarta coluna estão inscritas as correcções (*bashi*), que se deverão aplicar às alturas da Polar tiradas no momento em que a respectiva mansão passa pelo meridiano do observador. Estes valores são os que Ibn Majid indica por duas vezes no seu texto.

Estas correcções estão expressas em *isba*, unidade que definirei mais adiante. Na última coluna estão as correcções por mim obtidas no computador, também indicadas na mesma unidade mas em décimas de *isba* e não em quartos ou meios.

Verifiquei com espanto, que são praticamente coincidentes com os valores de Ibn Majid. Dado que para efectuar estes cálculos tive que me basear na distância polar da estrela Polar, que como se sabe tem variado ao longo dos séculos devido à precessão dos equinócios, a utilização do ano 1500 para os mesmos cálculos indicia que a obra foi redigida por esta época. Ao tratarmos da unidade *isba*, voltaremos a este assunto.

Dada as latitudes baixas em que se navegava, as estrelas de referência das mansões passavam no meridiano muito perto do zénite do lugar.

Na prancha 3, apresenta-se o exemplo da passagem no meridiano da *Porrima*, à qual pela tabela corresponde um *bashi* zero, e poder-se-á na realidade ver que a estrela passa no meridiano inferior do lugar([17]).

([17]) Nesta adaptação de um situação produzida no programa *starrynight*, poder-se-á ver a órbita da Lua a preto, a ecliptica a encarnado, que está desta separada angularmente da quantidade anteriormente referida (cerca de 5º 09'), e a Porrima a passar no meridiano.

Outras técnicas de achar o paralelo

Nestas condições, o navegador, sempre que tivesse a Polar à vista tinha uma solução para saber em que paralelo navegava, bastando subtrair à sua altura observada no momento do culminar de uma determinada mansão, a correspondente correcção ou bashi. E isso acontecia pelo menos com um intervalo um pouco inferior a uma hora, se admitirmos que o culminar de cada mansão se dá aproximadamente com este período (15° de arco correspondem a uma hora, como se sabe).

No entanto, poderia acontecer que a Polar não estivesse visível, e para isso Ibn Majid preconizava outros processos que são extremamente engenhosos e reveladores de extraordinário espírito de observação. Vejamos então, de maneira breve, algumas dessas curiosas soluções.

Substitutas (*Abdal*)

Não sendo a Polar visível, poder-se-ia relacionar a sua altura com as alturas de outras estrelas que ocupassem determinada posição na esfera celeste, durante o seu movimento nocturno. Note-se no entanto, que a correcção ou bashi a aplicar à altura da Polar, que se conhece por, digamos, uma interposta estrela, terá sempre que ser conhecida([18]). Esta é a minha opinião, que no entanto não está bem clara em Tibbetts e noutro estudioso americano, Alfred Clark, que estudou este assunto com algum pormenor([19]).

A primeira solução, que é a mais intuitiva, corresponde à altura na passagem meridiana de qualquer estrela, à qual corresponde uma determinada altura da Polar. Para o efeito, os pilotos já conheciam previamente essa relação, bastando para o efeito aplicá-la para obterem a altura correspondente da Polar. A condição importante era que as estrelas utilizadas deveriam ter alturas baixas na sua passagem meridiana, visto que o instrumento utilizado, como veremos mais adiante, apenas tinha algum rigor para medir alturas relativamente próximas do horizonte.

([18]) De facto, o conhecimento do valor da altura da Polar resolve apenas parte do problema dado que na realidade se pretende sempre saber, de acordo com o critério dos pilotos árabes, qual o valor dessa altura reduzida à sua altura na passagem meridiana inferior, através do conhecimento prévio da correspondente correcção ou *bashi*.

([19]) Cf. Alfred Clark, "Medieval Arab Navigation on the Indian Ocean: Latitude Determinations", in *Journal of American Oriental Society*, vol. 113, n°3, New York, Jul, Set. 1993, pp. 373.

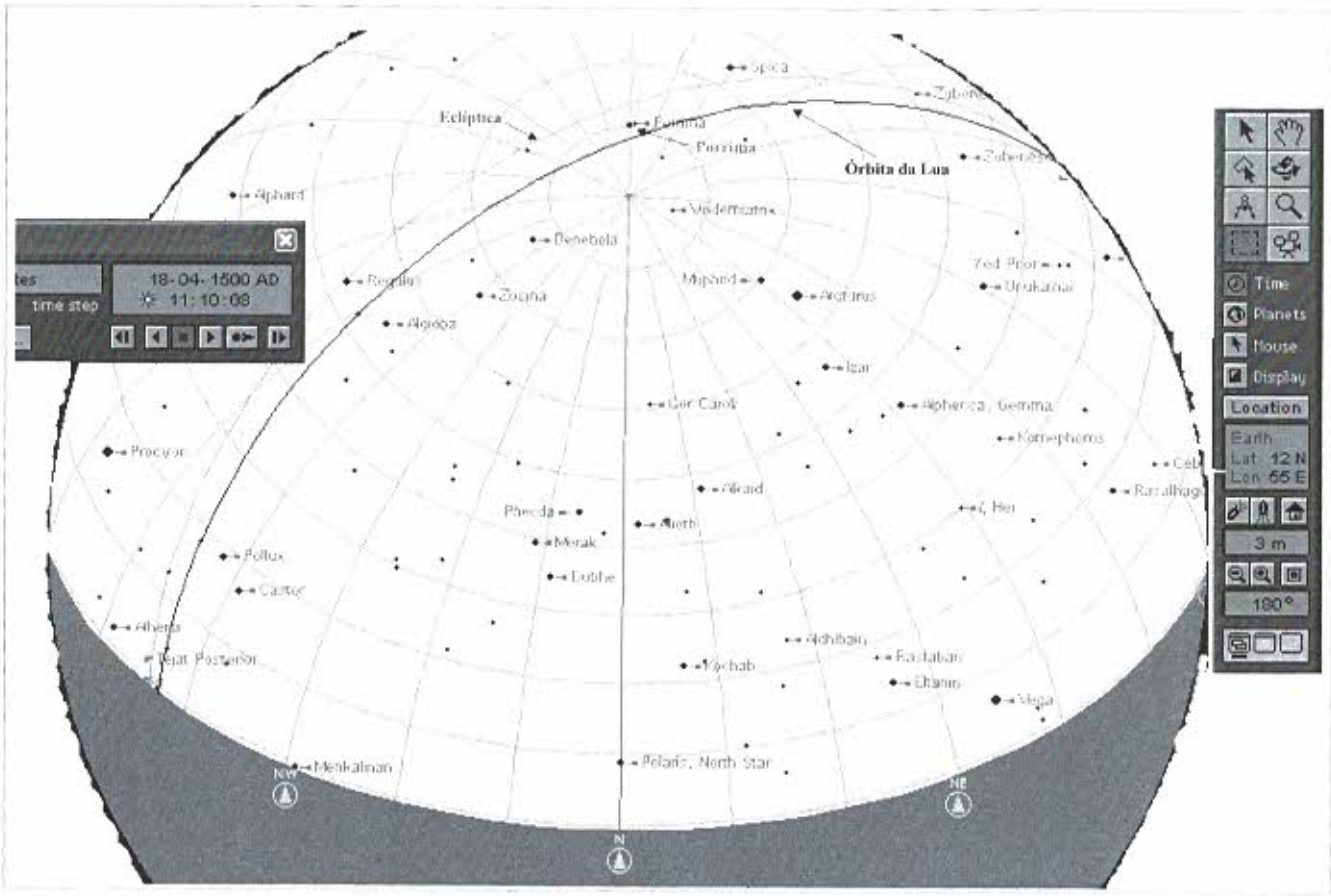
Prancha 2

Mansões lunares e comparação dos *bashi* de Ibn Majid com os que se obtiveram actualmente

Mansões lunares, sua identificação, alturas da Polar e comparação do *bashi* de Ibn Majid e do calculado para φ= 12° N e para o ano de 1500.						
Nome da mansão (Ibn Majid)	**N° de ordem**	**Estrelas guias (Saussure)**	**Estrela guia (*Starry night*)**	***Bashi* (isba) Ibn Majid)**	**Alt./Az. da Polar (*Starry night*)**	***Bashi* calcul.**
Al-Sharatan	I	α β γ Carneiro	Sheratan/Hamal	3 3/4	15° 08' / 359°	3.9
Al-Butain	II	ε δ π Carneiro	Botein	3 1/2	14° 34' / 358°	3.6
Al-Thurayya	III	Seis do Carneiro	Pleiades	3 1/4	14° 16' / 357°	3.4
Al-Debaran	IV	α Touro	Aldebaran	3	13° 40' / 357°	3
Al-Haq'a	V	λ φ' φ'' Orion	Meissa	2 1/2	12° 51' / 357°	2.5
Al-Han'a	VI	γ ξ Gémeos	Alhena/Alzirr	2	11° 58' / 356°.5	2
Al-Dhira'an	VII	α β Gémeos	Pollux/Castor	1 1/2	11° 05' / 356°.5	1.4
Al-Nathra	VIII	β γ δ Câncer	?	?	?	?
Al-Tarf	IX	ζ Câncer	Altarf/Acellus A.	3/4	10° 20' / 357°	0.9
Al-Jabha	X	α η γ ζ Leão	Regulus Algieba	1/2	9° 14' / 358°	0.6
Al-Zabra	XI	δ θ Leão	Zosma/Chertan	1/4	8° 49' / 358°.8	0
Al-Sarfa	XII	β Leão	Denebola	pouco	8° 41' / 359°.3	-0.1
Al-'Awwa	XIII	β γ δ ε Virgem	Zavijavra/Porrima	0	8° 37' / 000°.1	-0.1
Al-Simak	XIV	α Virgem	Spica	0	8° 41' / 000°.5	-0 .1
Al-Ghafar	XV	φ ι χ Virgem	(ι Virg.) Syma	1/4	8° 57' / 001°.5	0.1
Al-Zubanan	XVI	α β Balança	Zubenelgenubi	1/2	9° 11' / 002°	2
Al-Iklil	XVII	β δ π Escorpião	Grafias/Pi Scorp.	3/4	9° 53' / 002°.5	.7
Al-Qalb	XVIII	α Escorpião	Antares	1	10° 11' / 003°	.9
Al-Shula	XIX	λ υ Escorpião	Shaula	1 1/2	10° 59' / 003°	1.4
Al-Na'a'im	XX	γ δ ε η σ φ τ ζ Sagitário	Nunki/Phi Sag.	1 3/4	12° 07' / 003°.5	1.5
Al-Balda	XXI	ξ σ π δ ο υ Sagitário	Albaldah	2 1/2	12° 26' / 003°.5	2.3
Sa'd al-Dhabih	XXII	α β Capricórnio	Algedi/Dabih	3	13° 29' / 003°	2.9
Sa'd Bul	XXIII	ν ε Aquário	Al Bali	3 1/4	13° 51' / 003°	3.2
Sa'd al-Su'ud	XXIV	β ξ Aquário	Sadal Suud	3 1/2	14° 21' / 002°.5	3.5
Sa'd al-Akhbiya	XXV	γ ζ π η Aquário	Sadachbia	3 3/4	14° 51' /002°	3.8
Al-Far' al Muqaddam	XXVI	α β Pégaso	Markab/Scheat	4	15° 08' / 001°.2	4
Al-Farg' al-mu'akhkhir	XXVII	γ Pégaso; α Andrômeda	Algenib/Alpheratz	4	15° 22' / 000°.3	4
Batn al-Hut	XXVIII	β Andrômeda mais outras	Mirach	4	15° 20' / 359°	4

Prancha3

A passagem da *Porrima* pelo meridiano inferior do lugar


Ecliptica
Porrima
Órbita da Lua
Alphard
Denebola
Regulus
Zosma
Algieba
Procyon
Pollux
Castor
Alhena
Mekbalinan
Polaris, North Star
Vega
Izar
Arcturus
Phecda
Merak
Dubhe
Alkaid
Alioth
Mizar
Alphecca, Gemma
Kornephoros
Ras Algethi
Rasalhague
Ras Elased Australis
Vindemiatrix
Spica
Zubenelgenubi
Zubeneschamali
Yed Prior
Unukalhai
Cor Caroli
Alphecca, Gemma
Kornephoros
Ras Algethi
Rasalhague
Ras Elased Australis
Alkaid
Alioth
Mizar
Mizar
Alcor
Alcor
Megrez
Megrez
Phecda
Merak
Dubhe
Alioth
Alkaid
Ras Elased Australis
Rasalhague
Kornephoros
Alphecca, Gemma
Izar
Arcturus
Vindemiatrix
Spica
Zubenelgenubi
Zubeneschamali
Yed Prior
Unukalhai
Cor Caroli
Denebola
Regulus
Zosma
Algieba
Alphard
Procyon
Pollux
Castor
Alhena
Mekbalinan
Polaris, North Star
Vega
Rasalhague
Ras Elased Australis
Alkaid
Alioth
Mizar
Alcor

Outra solução, que se poderá designar por *método das substitutas* (nos textos designadas por *abdal*), corresponde a esperar que duas estrelas equidistantes do meridiano do lugar atinjam a mesma altura. Nesse momento a sua altura, que deveria ser baixa, era determinada e o seu valor registado.

O piloto tinha então à sua disposição uma tabela que correspondia a observações feitas em terra (muito possivelmente com astrolábio, que não necessita de horizonte para observar), em locais de diferentes latitudes, às quais corresponderiam às alturas iguais das estrelas de referência, determinadas alturas da Polar. O *bashi*, ou correcção à altura era também registado.

A figura esquemática seguinte (fig. 4), ilustra a situação de um par de estrelas, a Vega e a Capella (com declinações norte de aproximadamente 38°.7 e 46°), considerado por Inbn Majid como o melhor para o efeito. Esta figura

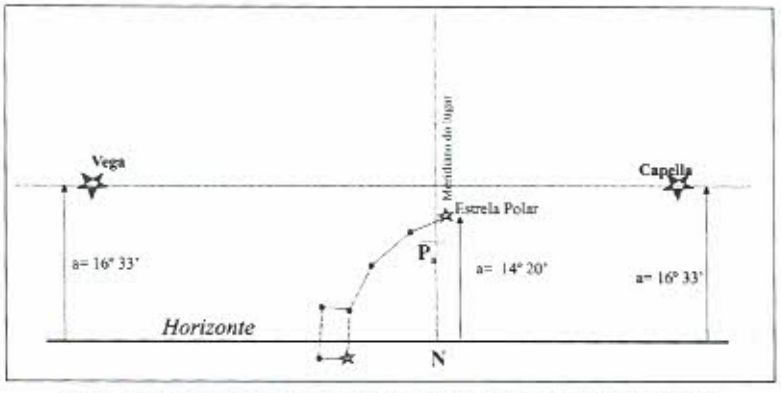


Fig. 4 – Vega e Capella em alturas iguais (*abdal*). Posição da Polar. Latitude 11°N.

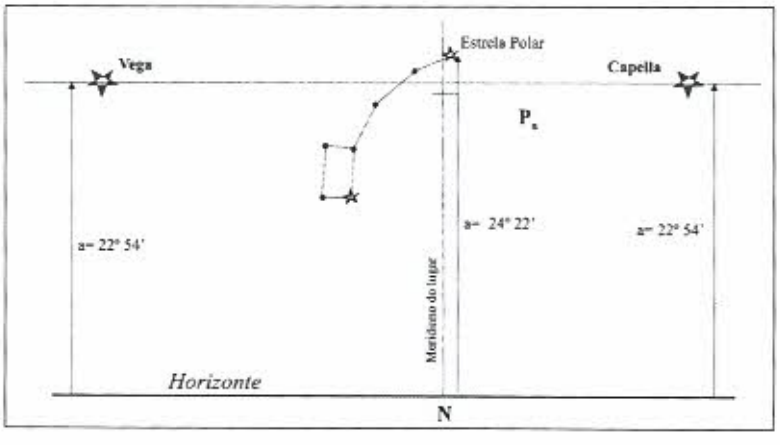


Fig. 5 – Vega e Capella em alturas iguais (*abdal*). Posição da Polar. Latitude 21° N.

corresponde a uma situação real materializada no computador para 11°N com as referidas estrelas a igual altura, ocupando a Polar e com ela a Ursa Menor as posições relativas aqui representadas.

Para a latitude de 21° N (fig. 5), verifica-se que a variação significativa de latitude não originou praticamente nenhuma rotação na esfera celeste, pelo que a correcção à Polar (o *bashi*), é praticamente igual. Na realidade, apenas duas estrelas com declinação igual e do mesmo nome poderiam teoricamente originar que uma variação de latitude mantivesse a Ursa Menor com o mesmo aspecto na esfera celeste. Mas dado, mais uma vez, as baixas latitudes em que se navegava, tal variação é muito pequena.

Experimentei também o uso de outro par de estrelas aconselhado por Ibn Majid, a Achernar e a Sirius, ambas com declinação sul mas agora muito diferentes entre si (respectivamente 59°.8 e 16°.1), e os resultados originaram alguma rotação da Polar (*bashi* a variar, portanto), que no entanto é pouco significativo.

As duas gravuras que se seguem (figs. 6 e 7), mostram o diagrama esquemático para as latitudes de 5°N e 21°N. Note-se que as estrelas teriam que ser observadas com o observador virado para o Sul. Nas gravuras inserem-se em cada uma delas a posição ocupada pela Ursa Menor vista, naturalmente do lado Norte.

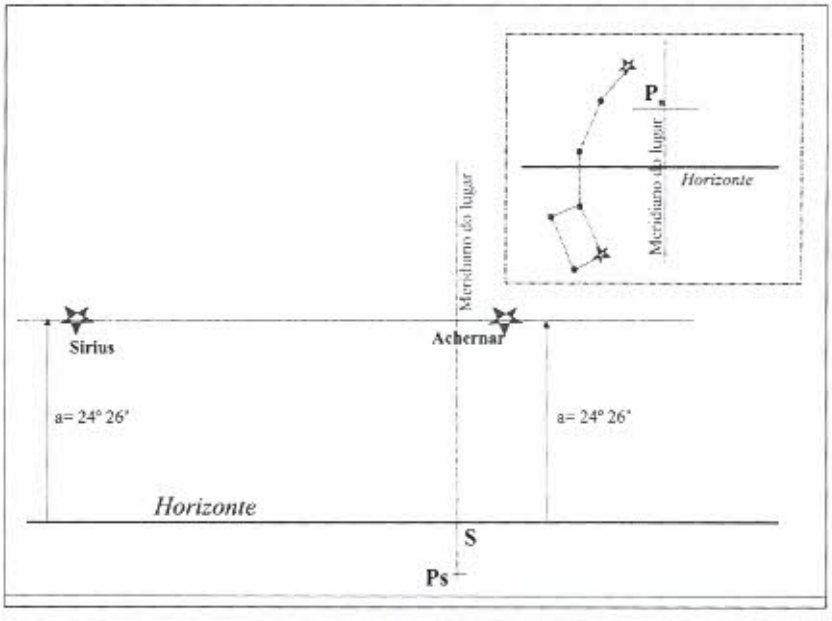


Fig. 6 – Sirius e Achernar em alturas iguais (*abdal*). Aspecto da Ursa Menor e posição da Polar. Latitude 5° N.

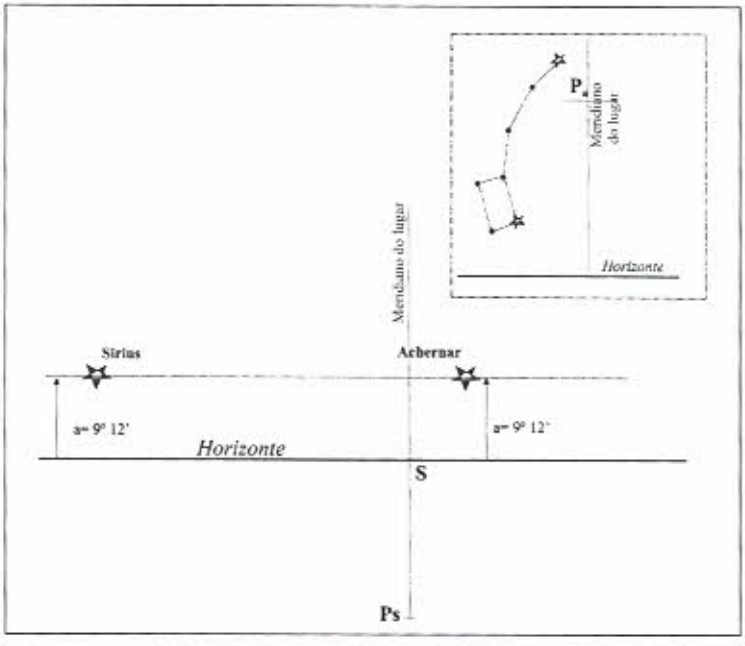


Fig. 7 – Sirius e Achernar em alturas iguais (*abdal*). Aspecto da Ursa Menor e posição da Polar. Latitude 5° N.

E no Fawa'id há muitas mais sugestões de pares de estrelas, baseando-se todas no mesmo princípio, para alargar o âmbito de aplicação, dado que estas situações só se repetem uma vez por noite.

	Abdal	
Latitude (°N)	**Altura(°)**	**Altura(°)**
	Achernar/Sirius- 59°.8S/16°.1S	**Polar**
5	24°.4	7°.9
7	22°.5	10°.1
9	21°	12°.1
11	19°	14°.1
13	16°.9	16 01
15	15°	18°.2
17	13°.5	20°.2
19	11°.2	22°.1
21	9°.2	24°.2

Acrescente-se ainda que os agrupamentos de estrelas também eram variados, porque apesar de nas áreas equatoriais se poder observar ao longo do ano quase toda a esfera celeste, há longos períodos do ano em que as estrelas não são visíveis de noite. Portanto quantas mais melhor.

Método *al Qaid* ou de Ligação

A fim de alargar ainda mais o âmbito da observação da altura da Polar quando a mesma não estava visível outro método, traduzido por Tibbetts em inglês pelo verbo to *fetter*, que corresponde ao acto de encadear ou ligar, baseia-se no princípio que brevemente tentarei por explicar.

Na figura 8 está desenhada uma circunferência de alturas em torno da posição geográfica da estrela A. No lugar Z1, onde observamos a estrela A com a altura correspondente à circunferência de alturas lá desenhada, a estrela B será observada na gravura pela sua distância zenital (ζ_B).

Na posição Z2 de latitude diferente, em que se observa a estrela A com a mesma altura, a estrela B só poderá ter a altura lá representada por ζ_B'.

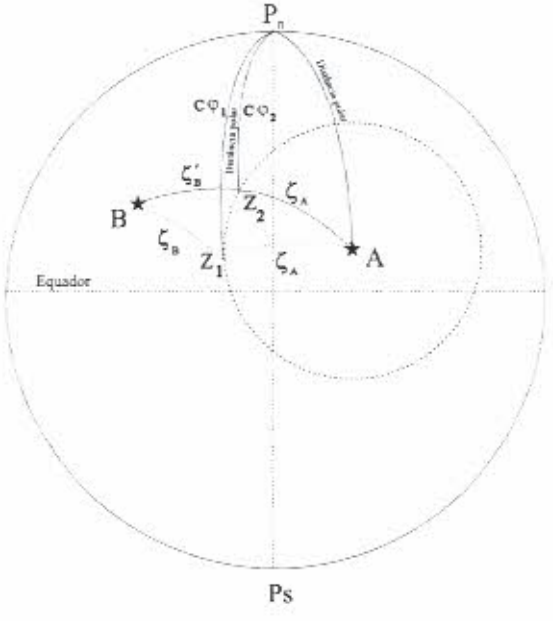


Fig. 8 – Al-Qaid. Estrela A, observada com a mesma altura em dois dias diferentes em lugares diferentes (L1, L2). Estrela B terá alturas que correspondem a determinadas alturas da Polar préviamente conhecidas.

Se em terra e em latitudes diferentes se determinarem alturas da estrela B quando a estrela A atinge sempre a mesma altura, e se simultaneamente outro observador determinar a altura da Polar, poder-se-á elaborar uma tabela para diferentes alturas da Polar.

Tive oportunidade de recrear a ligação existente entre a Vega com 20° de altura e a Capella, entre as latitudes de 5°N e 19°N, com intervalos de 2 graus, que originaram a tabela seguinte, onde se nota a regular variação da altura da Polar e também da altura da Capella, para a mesma altura da Vega.

Tive também oportunidade de verificar que o incremento da latitude pouco fez rodar a Ursa Menor, sendo desprezível a variação da correcção ou *bashi* a dar à altura da Polar para obter a altura correspondente à sua passagem meridiana inferior.

Al-Quaid			
Latitude (°N)	Altura (°) Vega- 38°.7N	Altura (°) Capella-46°N	Polar
5	20	5.9	8.2
7	20	8.5	10.2
9	20	11	12.3
11	20	13.5	14.3
13	20	15.9	16.3
15	20	18.4	18.3
17	20	20.7	20.3
19	20	23.2	22.3

Além destes métodos Ibn Majid ainda preconizava a observação de estrelas verticais na passagem meridiana, de estrelas horizontais de tal modo próximas angularmente de modo a poderem ser observadas simultaneamente, todas elas tendo um relação com a altura da Polar.

O instrumento de observação e a unidade de medida

Sabe-se actualmente que o instrumento de observação partiu da utilização intuitiva do braço estendido, visando o horizonte com a mão dobrada e com os seus dedos à excepção do polegar, a servirem de base para uma medição angular vertical.

Prancha 4

Atitude de um observador usando os dedos para medir distâncias angulares









As fotografias da prancha 4, dão uma ideia do princípio da utilização da mão, que dada a sua natural relação proporcional com as outras partes do corpo, nomeadamente o braço, proporcionavam, mesmo para observadores diferentes, uma muito aproximada medida angular.

A evolução do sistema originou a utilização de uma unidade que correspondia afinal a um quarto dos quatro dedos postos na vertical, ou seja um dedo, ou *isba* em árabe.

Essa unidade é claramente relacionada com uma medida angular em graus, visto o próprio Ibn Majid afirmar, na parte final do seu primeiro Fa'ida, que em cada mansão há 8 *isba* que o intervalo entre cada um dos 32 rumos da rosa azimutal é de 7 *isba*, pelo que um círculo terá 224 *isba*, o que dá para cada *isba* cerca de 1° 36'([20]).

O instrumento evoluiu de tabuinhas individuais com dimensões predefinidas e utilizadas por um indivíduo em particular, até ao instrumento mais moderno, amplamente conhecido e do qual tenho aqui uma réplica, das que utilizei em algumas experiências no mar.

Trata-se de uma pequena tábua rectangular com um furo central, onde se fixa um fio com uma graduação em nós correspondentes a *isbas*.

O seu princípio de construção e funcionamento estão claramente expostos em trabalho meu muito recente, que poderá ser consultado.

Nesse trabalho se dão elementos para a construção de um kamal devidamente graduado([21]).

A atitude do observador é perfeitamente documentada pelas fotografias que se seguem (Prancha 5), que não necessitam de palavras e os resultados das experiências que constam de um quadro apresentado na prancha 6 não são muito animadores, sendo os erros das observações de estrelas baixas, em plena noite, com horizonte pouco claro em média de 25 minutos em valor absoluto. Contudo apenas uma foi superior a um grau.

Note-se que as observações foram feitas por pessoas com naturais problemas de visão ao perto, sendo impossível utilizar os correspondentes óculos, visto que a tábua estava perto da cara mas o horizonte e o astro estavam longe.

Tenho intenções de repetir as experiências com alguém mais jovem, visto estar convencido que as observações de estrelas baixas com este instrumento são muito rigorosas, porque as experiências que fiz no mar com a balestilha, para alturas baixas de estrelas, foram bastante satisfatórias.

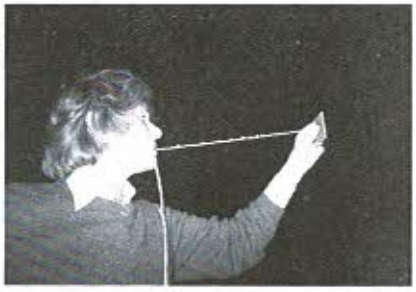
([20]) *Ver Arab Navigation in the Indian ..., op. cit.*, p. 76.

([21]) Ver do autor, *The Stellar Compass and the Kamal...*

Prancha 4

Observando com o *kamal*



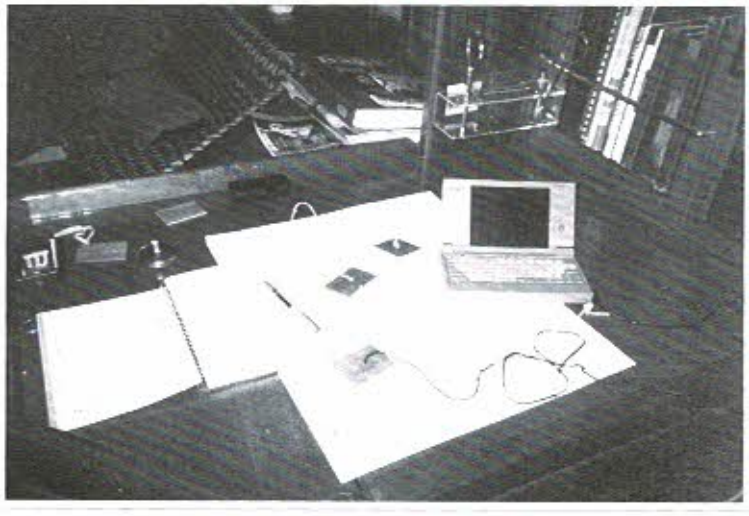


A atitude do observador





Os instrumentos e as *ferramentas* da observação



Prancha 6

Experiências com o kamal a bordo do *Madrugada* (in, Joé M. Malhão Pereira, *The Stellar Compass and the Lkamal. An Interpretation ..*).

15th February 2003; 37° 03'N, 8° 09'E						
Gmt	Star	Altitude (sba)	Altitude corr. (sba)	Altitude corr. (°)	Altitude Calc. (comp.)	Error
18 50 24	Adhara	7.8	7.5	12° 07'	11° 46'	- 21'
18 55 44	Adhara	7.7	7.4	11° 58'	12° 26'	+ 28'
19 01 24	Adhara	8.5	8.1	13° 06'	13° 08'	+ 2'
19 03 29	Adhara	8.4	8.0	12° 56'	13° 22'	+ 26'
19 05 43	Diphda	10.2	9.75	15° 46'	15° 57'	+ 11'
19 07 00	Diphda	10.1	9.85	15° 55'	15° 45'	- 10'
19 08 35	Adhara	8.9	8.65	13° 59'	13° 58'	- 1'
19 10 24	Diphda	9.8	9.3	15° 02'	15° 13'	+ 9'
19 12 00	Adhara	9.1	8.9	14° 23'	14° 22'	- 1
19 16 32	Diphda	9.6	9.1	14° 43'	14° 14'	- 29'
19 17 33	Adhara	9.4	9.0	14° 33'	14° 59'	+ 26'
19 18 52	Adhara	9.4	9.0	14°33'	15° 08'	+ 35'
19 20 07	Diphda	9.4	9.05	14° 38'	13° 39'	- 59'
19 21 00	Diphda	9.2	8.9	14° 23'	13° 30'	- 53'
19 21 55	Adhara	9.8	9.3	15° 02'	15° 28'	+ 26'
19 24 46	Adhara	10.0	9.75	15° 46'	15° 47'	+ 1'
19 27 26	Diphda	8.2	7.95	12° 51'	12° 27'	- 24'
19 31 14	Adhara	10.4	9.9	16° 00'	16° 28'	+ 28'
19 32 12	Diphda	8.0	7.8	12° 37'	11° 40'	- 57'
19 33 23	Adhara	10.6	9.95	16° 05'	16° 41'	+ 36'
19 34' 52	Diphda	7.7	7.5	12° 07'	11° 13'	- 54'
19 36 13	Adhara	10.9	10.25	16° 34'	16° 58'	+ 24'
19 37 16	Diphda	7.1	6.95	11° 11'	10° 49'	- 22'
19 40 57	Diphda.	6.7	6.45	10° 26'	10° 12'	-14
19 41 56	Adhara	11.0	10.6	17° 08'	17° 32'	+ 24'
19 44 06	Diphda	6.3	6.1	9° 52'	9° 40'	- 12'
19 47 07	Diphda	6.2	6.0	9° 42	9° 10'	- 32'
16th February 2003; 37° 03'N, 8° 09'E						
18 55 29	Diphda	11.1	10.65	17° 13'	16° 56'	- 17'
18 56 53	Diphda	11.0	10.55	17° 17'	16° 47'	-30'
19 03 19	Adhara	9.4	9.0	14° 33'	13° 49'	- 44
19 04 29	Diphda	10.0	9.6	15° 30'	15° 31'	+ 1'
19 06 06	Adhara	9.6	9.05	14° 38'	14° 08'	- 30.
19 08 36	Diphda	10.2	9.8	15° 50'	14° 52'	- 58'
19 09 37	Adhara	10.2	9.8	15° 50'	14° 33'	- 77'
19 10 46	Diphda	10.0	9.6	15° 30	14° 31'	- 59'
19 12 42	Diphda	9.5	8.95	14° 28'	14° 13'	- 15'
19 13 31'	Adhara	10.0	9.6	15° 30'	14° 59'	- 31
19 16 29	Diphda	8.7	8.2	13° 15'	13° 36'	+ 21'
19 17 25	Diphda	8.7	8.2	13° 15'	13° 27'-	+ 12'
19 23 41	Diphda	8.4	8.0	13° 06'	12° 26'	- 30'
19 24 41	Adhara	11.0	10.55	17° 17'	16° 11'	- 66'

A rosa azimutal

Outro instrumento usado pelos pilotos do Índico era a rosa estelar, que tinha como principal referência a estrela polar, e que utilizava as já referidas direcções (muito constante em baixas latitudes) do nascimento e ocaso de estrelas. A experiência de séculos originou a adopção da rosa dividida em 32 posições equidistantes, que ficaram a ter como designação as dos azimutes dos ocasos e estrelas que inicialmente lhes deram origem.

Tive oportunidade de calcular para o ano de 1300 os azimutes das estrelas que de Sassure identificou, e naturalmente que as mesmas não são nem podem ser equidistantes, como se poderá ver pela figura 9.

Ibn Majid esclarece bem este assunto, afirmando que as estrelas já não indicam as direcções que na realidade correspondem aos seus azimutes reais de nascimento e ocaso, mas sim as 32 direcções equidistantes que têm os nomes das estrelas. O mesmo acontece com os ventos da nossa rosa-dos-ventos, que servem apenas para designar direcções rigorosamente separadas angularmente entre si.

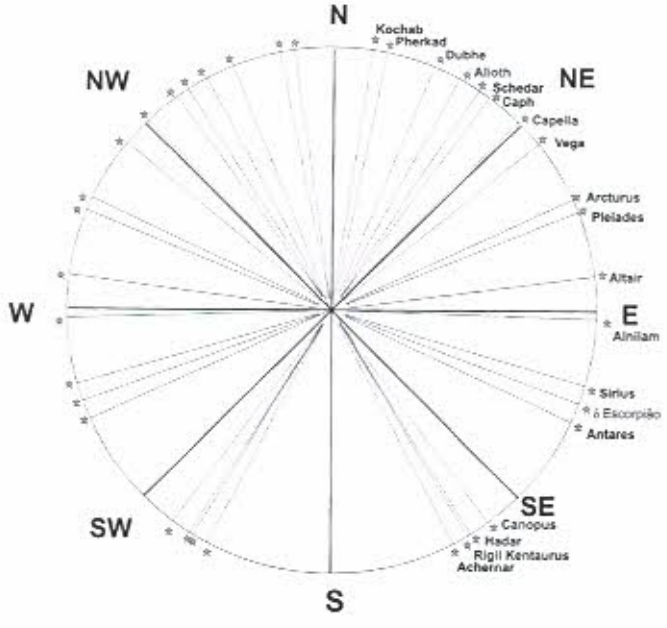


Fig. 9 – Representação gráfica dos azimutes das estrelas da rosa azimutal para o ano de 1300

Foi por mim elaborado uma réplica da rosa azimutal, que é apenas uma conjectura do modo em que seria utilizado. Estou convencido que era orientado pela estrela polar, que fazia aqui as vezes do magnetismo terrestre na agulha magnética, e o rumo a seguir era o que os roteiros ou o piloto responsável indicava.

Dado que, como, vimos os azimutes próximos do horizonte variavam pouco, o homem do leme seguia uma estrela na amura, e logo que esta deixasse estar em posição favorável «agarrava-se» a outra([22]).

Durante o dia governa-se pela direcção do vento ou do mar, e também pelo sol.

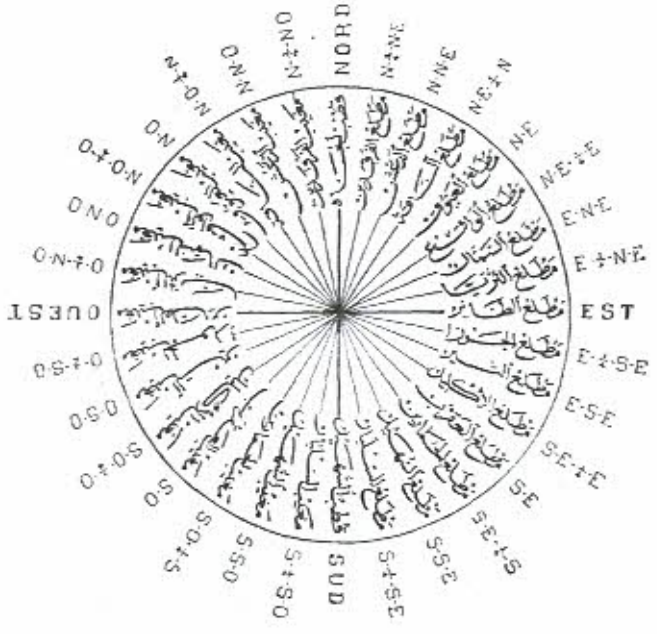


Fig. 10 – A rosa sideral árabe

A ideia que os pilotos do Índico nunca usavam a agulha magnética é completamente desmentida por Ibn Majid, que no seu texto a descreve. No entanto, estou convencido que era pouco usada por ser desnecessária.

E o trabalho do nosso grande piloto do Índico, descreve ainda os rumos a seguir, o critério usado para definir as singraduras, e outras noções de navegação estimada muito semelhantes às que os europeus usavam no Atlântico.

Na parte correspondente aos roteiros todas as conhecenças são referenciadas por direcções de estrelas, que seria curioso verificar com os meios modernos.

([22])Ver, como já se disse, o trabalho já referido do autor, *The Stellar Compass*...

Mas como tive oportunidade de dizer a vossas excelências no início, queria limitar-me a falar principalmente das curiosíssimas e pouco esclarecidas soluções empregues para manter o paralelo onde se navegava, base afinal de toda a navegação até ao século XVIII, em que as distâncias lunares e o cronómetro vieram finalmente resolver o problema da longitude.

Nestas condições poderei terminar com algumas conclusões e sugestões.

- As técnicas de navegação de alto mar no Índico, praticadas principalmente por pilotos Árabes, Persas, Indianos, Malaios e Chineses, eram baseadas na observação de estrelas, dadas as condições específicas das áreas de navegação, que se situavam em latitudes muito baixas. A utilização do sol, por estar muito alto na passagem meridiana, tornava-se mais difícil, principalmente porque a Polar estava sempre disponível.
- Todas as noções de astronomia empregues eram essencialmente empíricas, baseadas na experiência ao longo de muitos anos da observação directa da esfera celeste, que se tornava muito fácil, dadas as condições de visibilidade existentes.
- As noções de coordenadas geográficas, como latitude ou longitude não eram empregues na prática da pilotagem, até porque se tornavam desnecessárias, dado o tipo de navegação praticada, em que a principal preocupação era manter o navio sobre determinado paralelo.

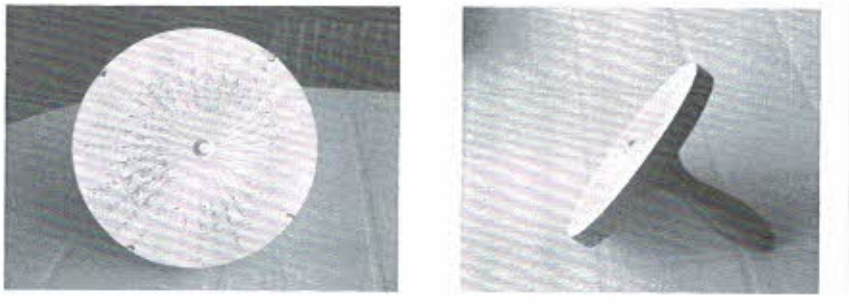


Fig. 11 – A réplica da rosa azimutal árabe.

- Esse paralelo tinha como referência a passagem meridiana inferior da Polar, por evidentes razões de facilidade de cálculo.
- A agulha magnética não era necessária, ou fundamental, porque a Polar, em posição muito baixa, estava sempre disponível para saber a direcção do Norte. De dia, a regularidade da direcção do vento e o azimute do Sol eram mais que suficientes.
- Em suma, a navegação praticada no Índico Norte estava adaptada às condições locais e não praticava outras técnicas porque tal era desnecessário.

O seu tipo de navegação era portanto local e não poderia ser usado senão numa estreita faixa à volta do equador.

Em contrapartida os Europeus, liderados pelos portugueses, tendo o necessário incentivo para navegar para oriente, e também para ocidente, e por latitudes elevadas, visto terem de contornar continentes, foram obrigados a desenvolver um tipo de navegação mais complexo, que originou a utilização do Sol, astro que brilha em qualquer latitude, para o cálculo da latitude, a cartografia relativamente desenvolvida, e a elaboração de roteiros que abrangiam grandes áreas do globo.

A navegação europeia era assim uma navegação de carácter global, que permitiu navegar para todo o lado, desde que se tivesse uma carta, tabelas astronómicas, instrumentos de observação e roteiros.

No entanto, isso não implica que não considere extremamente interessante e complexa, em determinados aspectos, a técnica náutica do Índico, que continua mal estudada.

De facto, os historiadores, como aliás é habitual e compreensível, comentam sempre o livro do Dr. G. R. Tibbetts e os trabalhos de Gabriel Ferrand, que sabiam árabe e traduziram os textos coevos dos pilotos do Índico.

Mas mais ninguém leu esses textos e o próprio Tibbetts confessa a dificuldade de compreender muitas partes do Faw'id, porque, ele próprio afirma que não é um marinheiro e que os termos que usa não são propriamente os que se usam no mar. Afirma ainda que espera que se compreendam os termos e conceitos que usou, até porque muitas vezes teve que inventar alguns([23]).

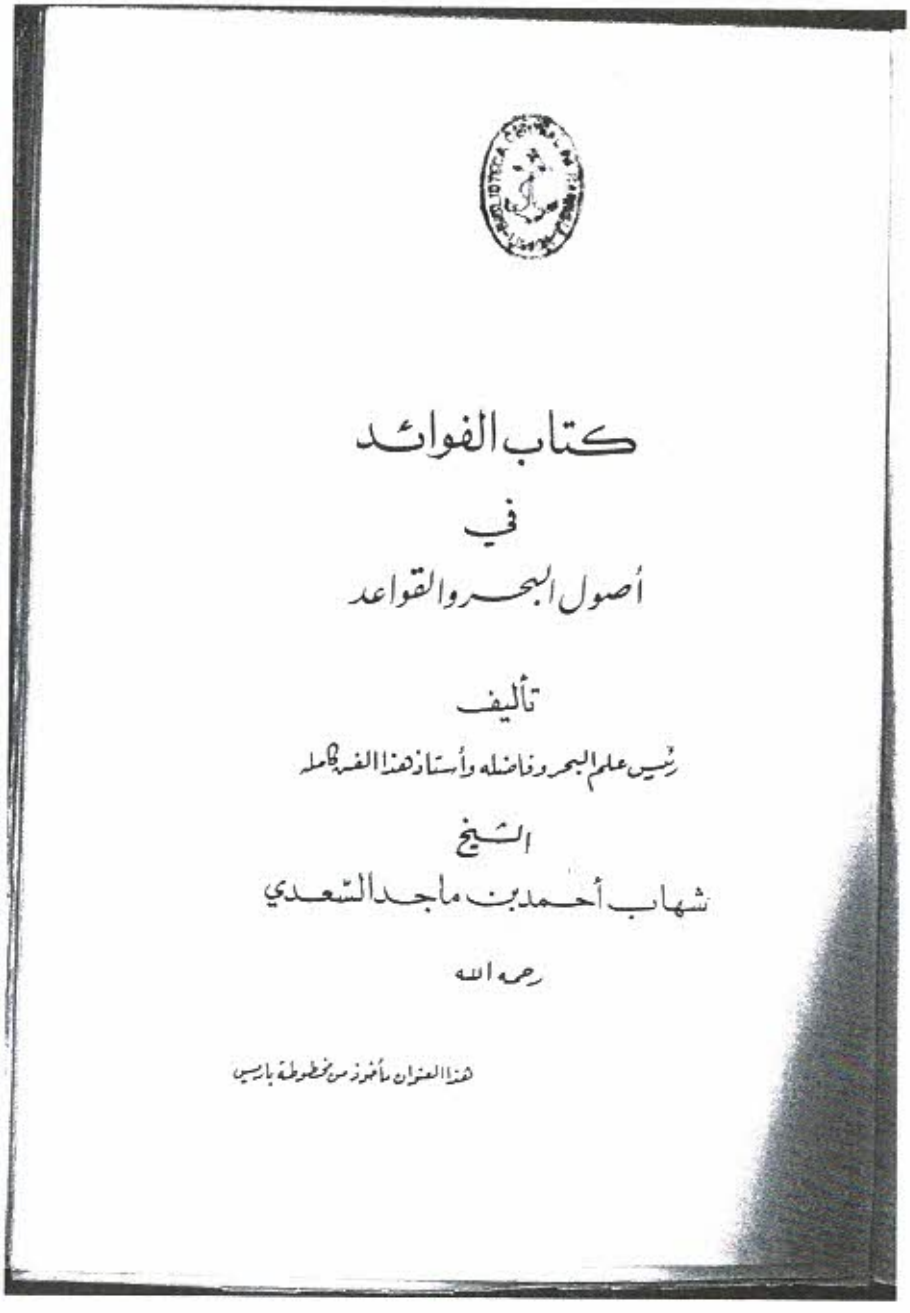
Ora considero que se poderia prestar um bom serviço à comunidade científica, se se promovesse a tradução para português do Faw'id, e que essa tradução fosse acompanhada por historiadores que sejam também nautas. E actualmente, há inúmeros marinheiros que têm cursos de história([24]) (ver uma página do manuscrito da cópia existente na Biblioteca Central de Marinha na Prancha 7.

Nestas condições, depois deste desafio, resta-me agradecer a vossa paciência, pedindo-lhes ainda que compreendem e aceitem que este trabalho pretende também ser uma homenagem aos pilotos do Índico, dos quais nós, Portugueses, obtivemos tantas e tão úteis informações.

([23]) Ver transcrição de parte do prefácio de Tibbetts no início deste trabalho.

([24]) A Biblioteca Central de Marinha dispõe de uma cópia integral do manuscrito.

Prancha 7
Primeira página do manuscrito de Damasco, cuja



كتاب الفوائد

في

أصول البحر والقواعد

تأليف

رئيس علم البحر وفاضله وأستاذ هذا الفن بأكمله

الشيخ

شهاب أحمد بن ماجد السعدي

رحمه الله

هذا العنوان مأخوذ من مخطوطة باريس

AS FORTIFICAÇÕES DO AÇORES NO CONTEXTO DA POLITICA DE DEFESA DO ATLÂNTICO, NOS FINAIS DO SÉC. XVI

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Prof. Doutor Avelino de Freitas Menezes em 27 de Abril de 2004

NAO SE PUBLICA A COMUNICAÇÃO
POR NÃO TER SIDO FORNECIDO O TEXTO

ACADEMIA DE MARINHA

PADRE MANUEL TEIXEIRA
VIDA E OBRA

ISÁU SANTOS

LISBOA – 2004
VIII

PADRE MANUEL TEIXEIRA
VIDA E OBRA

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, em 25 de Maio de 2004, pelo Dr. Isáu Santos.

A 15 de Abril de 1912, nasceu em Freixo de Espada à Cinta, vila transmontana, uma criança do sexo masculino a quem foi posto o nome de Manuel, filho de António Maria Teixeira e de Ana Maria Camisa. Esta é, no essencial, a certidão de baptismo do Pe. Manuel Teixeira.

Concluída a instrução primária, que futuro profissional para Manuel? Naturalmente o da maioria dos jovens da terra ou seja a lavoura.

Havia, no entanto, uma expectativa de alteração deste «status quo». Chegara a Freixo, enviado de Macau, o Pe. Monteiro com a missão de recrutar vocações missionárias para serem preparadas no Seminário de S. José. Quando Manuel e seu pai souberam da presença do missionário, dirigiram-se a ele na esperança de, ainda, ocupar uma das vagas. Os quatro lugares pré-fixados por Macau já estavam ocupados para a tristeza dos dois.

Freixo havia-se tornado a fonte, por excelência, de vocações missionárias para o Padroado Português do Oriente. A prová-lo são os mais de meia centena de sacerdotes, oriundos daquela vila transmontana, que têm trabalhado naquelas paragens.

Deixar de fora aquele menino que irradiava inteligência, perspicácia e irrequietude comoveu profundamente o missionário.

Que fazer então se os seus poderes se esgotaram nos quatro seleccionados? Nada mais simples. Pergunta para Macau se havia passagem para mais um rapaz. A resposta afirmativa encheu de alegria toda a gente envolvida no assunto. Ainda bem que assim aconteceu. A acção missionária de Portugal naquelas paragens orientais e a sua fecunda história foram as grandes beneficiadas da permanência do Pe. Manuel Teixeira, por mais de sete décadas, em Macau e Singapura.

Tudo esclarecido, o Pe. Monteiro e seus cinco pupilos embarcam, a 16 de Setembro de 1924, no navio «D'Artagnam des Messageries Maritimes», rumo a Macau, território que alcançam a 27 de Outubro, depois de quarenta e cinco dias de viagem. Com certeza que estes rapazes não sabiam ao certo para o que iam, porque eram muito jovens, exactamente, como a «Menina e Moça» de Bernardim Ribeiro: «Menina e moça me levaram de casa de meu pai para longes terras. Qual fosse então a causa daquela minha levada – era pequena – não na soube».

Na Cidade do Nome de Deus de Macau na China, durante dez anos, vai decorrer a sua formação académica e eclesiástica. O Pe. Monteiro não se tinha enganado a propósito do jovem Manuel. Destacava-se entre os colegas por uma inteligência muito acima da média e por uma memória verdadeiramente privilegiada. Não lhe foi, por isso, difícil concluir, com êxito, o seu curso.

Aos vinte anos, no dia 24 de Julho de 1932, recebe as Ordens Menores das mãos do então Bispo de Macau, D. José da Costa Nunes, que mais tarde seria nomeado Arcebispo de Goa e Patriarca das Índias e, depois, Cardeal da Cúria Romana. A 29 de Julho de 1933, é-lhe conferido o sub-diaconado pelo Vigário Apostólico de Hong Kong e Bispo de Leros, D. Henrique Voltorta. No ano seguinte, a 15 de Junho, é também D. José da Costa Nunes que lhe confere o diaconado. A sua formação completa-se, a 29 de Outubro de 1934, com a recepção do presbiterado, sendo a cerimónia presidida por D. José da Costa Nunes.

A primeira missa teve lugar na velha igreja de S. Domingos, no dia 1 de Novembro do mesmo ano.

Terminada a fase de formação, o irrequieto Pe. Teixeira lança-se com determinação nas funções eclesiásticas. É nomeado pároco da freguesia de S. Lourenço, cargo que desempenhará, por doze anos. Dotado de um enorme dinamismo, bem conhecido do Bispo da Diocese, outros cargos são-lhe confiados: Assistente Diocesano da Juventude Independente Católica Feminina; Procurador dos Bens das Missões Portuguesas de Singapura e Malaca; Procurador das Missões Portuguesas na China; Promotor da Justiça e Defensor do Vínculo do Tribunal Eclesiástico. Organiza e revitaliza várias organizações religiosas, como a Legião de Maria, a Confraria de N.ª Sra. do Rosário, etc. Assume a direcção do «Boletim Eclesiástico de Macau», famosa publicação que teve entre seus colaboradores nomes ilustres como os de Charles Boxer, Jack Braga, etc.

A expansão ultramarina das duas nações ibéricas suscitou na Santa Sé o interesse pela evangelização desses povos recém descobertos e conquistados. Tornava-se, assim, necessário acompanhar e incentivar este fenómeno. Mas é a Portugal, pioneiro nos descobrimentos e conquistas, que cabe, em primeiro lugar, a responsabilidade da cristianização dessa gente. Surge, deste modo, pela autoridade do Vaticano a figura jurídica do Padroado que no essencial significava um conjunto de direitos e deveres concedidos pela Igreja de Roma aos fundadores católicos de igrejas, capelas ou benefícios. Foi uma concessão que se estendeu aos territórios descobertos e conquistados pelos Portugueses na América, em África e na Ásia.

Ao rei de Portugal competia nomear Bispos para as várias dioceses que iam sendo criadas no Oriente: a de Goa, em 1533; a de Malaca, em 1557; a de Cochim, em 1558; a de Macau, em 1575; a de Funai, no Japão, em 1588; a de Cranganor, em 1601; a de Meliapor, em 1606 e a de Pequim e Nanquim, em 1690.

Todos os missionários que íam para o Oriente, mesmo que desenvolvessem a sua actividade fora dos domínios políticos efectivos de Portugal, ficavam dependentes da Coroa Portuguesa, no tocante à evangelização, o que explica os enúmeros conflitos surgidos, durante séculos, entre Portugal e a Sagrada Congregação de «Propaganda Fide», criada em 1622, e, como o próprio nome indica, tinha como objectivo a propagação da Fé, em terras, onde já se encontrava a acção missionária de Portugal.

É por força do direito de Padroado que Pe. Teixeira deixa Macau, em 1948, para exercer o seu múnus apostólico na colónia britânica de Singapura, durante catorze anos, como superior e vigário-geral das Missões Portuguesas de Singapura e de Malaca.

Em Singapura, além das actividades decorrentes da função sacerdotal, funda a revista «Rally», em língua inglesa, onde, sob o título «St. Joseph's Church», publica, de Setembro de 1950 a Novembro de 1952, a «História da Missão Portuguesa de Singapura», mais tarde compilada em livro.

Em 1954, cria o Boletim Paroquial da igreja de S. José, com a designação de «Stop, Look, Go ».

Singapura foi para o Pe. Teixeira um oásis, após alguns anos de horrores e de sofrimentos suportados, em Macau, durante a guerra de 1939-1945. Após os primeiros anos de paz e tranquilidade em Singapura outros sobressaltos surgem na vida do missionário. Inicia-se, então, o processo da autodeterminação da futura Cidade-Estado de Singapura, sob a égide do Partido da Acção Popular, de inspiração marxista, que alcança o poder e provoca o êxodo de milhares de fiéis. Um duro golpe cravado no coração do impaciente missionário de Freixo de Espada à Cinta.

Muitas leis consideradas iníquas, à face dos princípios cristãos, foram sendo decretadas. Uma delas, a da limitação da natalidade, determinava que cada casal só poderia ter um único filho, após o qual devia ser esterilizado. Nada pior para abalar o guardião indefectível dos sagrados princípios da moral cristã contidos nas sagradas palavras do Livro Santo: «crescei e multiplicai-vos».

Dada a sua formação cristã e seu anti-comunismo primário, fácil é de adivinhar as terríveis dificuldades por que passou. Ousado e teimoso chegou ao ponto de aconselhar os seus paroquianos a não acatarem tais leis. A sorte esteve de seu lado, já que esta sua imprudente atitude não chegou aos ouvidos do poder constituído. Ele próprio confessou, mais tarde, que teria sido fuzilado caso seu irreflectido acto tivesse chegado ao conhecimento das autoridades.

De regresso a Macau, Pe. Teixeira retoma suas funções sacerdotais e alarga o âmbito de suas actividades a outros campos. Exerce docência no Colégio de S. José; na Escola Comercial Pedro Nolasco da Silva e no Liceu Infante D. Henrique. É director dos «Arquivos de Macau», publicação iniciada, em 1929, e que tinha por objectivo recuperar, através de transcrição, os documentos exis-

tentes no território sobre a história dos Macaenses e de muitos povos da região com os quais eles se relacionaram, no passado.

Com estes documentos; com os que ele salvou da fúria devastadora dos maoístas da Revolução Cultural, de 1966; com aqueles que recebeu de Pedro Ângelo, fundador do Asilo dos Órfãos de D. Bosco; com outros muitos que obteve de famílias ilustres de Macau e, finalmente, com os documentos que se salvaram das intempéries do clima e da incúria dos homens, Pe. Teixeira pôde produzir a sua monumental obra histórica que poucos, à face da terra, se orgulham de ter feito.

A história daquele minúsculo território na desembocadura do Rio das Pérolas, desde os meados do século XVI até aos nossos dias, é do domínio quase absoluto seu e de mais ninguém. A testá-lo estão as centenas de obras escritas sobre Macau e territórios vizinhos que ultrapassam as cinquenta mil páginas. Conheceu e deu a conhecer Macau, dentro e fora dele. A história da presença portuguesa no Extremo-Oriente começou na Cidade do Nome de Deus e daqui estendeu-se à China, Japão, Coreia, Timor, Malaca, Singapura, Filipinas, Vietnam, Laos, Birmânia e Tailândia.

A história de Macau concebida e materializada por Pe. Teixeira não se limitou apenas aos factos político-administrativos. Aspectos biográficos dos que em Macau nasceram e dos que por Macau passaram, como comerciantes, viajantes, aventureiros e missionários fizeram parte das preocupações do historiador atento a tudo que se relacionasse com Macau, a partir do momento em que os portugueses ali se estabeleceram e iniciaram o fenómeno de aculturação com gentes das mais variadas proveniências e culturas, factores que foram decisivos no surgir de uma identidade cultural própria de um determinado estrato da sociedade macaense.

Das obras do historiador transmontano citaremos apenas as mais importantes para não nos alongarmos muito: «Macau e a sua Diocese», em dezasseis volumes, obra volumosa que aborda as actividades religiosas mais significativas da extensa Diocese de Macau, cuja jurisdição abrangia a China, Singapura, Malaca e Timor «Toponímia de Macau», em dois grossos volumes; é a história dos nomes de ruas, de sítios, de calçadas e de monumentos. É o próprio autor que nos convida a segui-lo, palmilhando todos aqueles lugares; eis as suas palavras:

> «Leitor amigo: se tens algum interesse, me duce, carpe viam, vem comigo passear por essas ruas que eu te contarei a sua história como amável guia turístico»(1). Na verdade, ninguém soube tão bem como ele ser cicerone da «história fascinante desta velha urbe tão bela e tão nobre»(2). «Liceu Nacional Infante D. Henrique» que é a história do ensino em Macau, de

(1) Teixeira, Pe. Manuel, *Toponímia de Macau*, Vol. I, p. 10. Macau, Centro de Informação e Turismo, 1979.

(2) Teixeira, Pe. Manuel, *Toponímia de Macau*, Vol. I, p. 10. Macau, Centro de Informação e Turismo, 1979

1894 a 1944. «Medicina em Macau», em quatro volumes, em que aborda factos relacionados com a assistência médica. «Macau no século XVII». «Macau no século XVIII». «Macau no século XIX». «Portugal em Singapura». «Portugal na Birmânia». «Portugal na Tailândia». «Portugal no Camboja». «The Portuguese Missions in Malacca and Singapore». «Cem Anos de Vida do Quartel dos Mouros».«Os Militares em Macau», etc., etc.

Além das monografias, atrás citadas, Pe. Teixeira publicou em revistas e jornais de Macau, de Portugal e do estrangeiro centenas de artigos, em língua portuguesa e inglesa.

Ilustre seguidor daqueles que o antecederam na senda de estudos históricos sobre Macau, como o franciscano frei José de Jesus Maria, com a obra «Azia Sinica e Japonica». Andrew Ljungstedh, representante sueco em Macau que, servindo-se dos documentos recolhidos pelo Bispo eleito de Pequim, D. Joaquim de Sousa Saraiva, escreveu uma obra sobre a fixação dos portugueses na China. Montalto de Jesus, com o trabalho «Macao Historico» e, por último, o seu professor de francês no Seminário de S. José, Pe. Régis de Gervaix, missionário da Sociedade das Missões Estrangeiras de Paris, com a obra «Resumo da História de Macau».

Estes abriram-lhe o caminho da investigação histórica que ele haveria de trilhar durante mais de cinco décadas e produzir o que ninguém mais conseguiu.

Para isso, vasculhou os arquivos públicos e privados, para ele de fácil acesso, tendo em conta o elevado prestígio de que gozava junto dos responsáveis dessas instituições.

Os seus estudos históricos foram reconhecidos por várias instituições científicas – nacionais e estrangeiras – que quiseram tê-lo como membro. Eis uma fugidia lista: «Associação Internacional de Historiadores da Ásia»; «Academia Portuguesa da História»; «Academia Portuguesa de Marinha»; «Sociedade de Geografia de Lisboa»; «Sociedade Científica Portuguesa»; «Centro de Estudos Históricos Ultramarinos», etc., etc.

Distinções e prémios que lhe foram atribuídos atestam o seu enorme valor como historiador reconhecido, nacional e internacionalmente. Apontam-se, entre outros, o Oficialato da Ordem do Império Colonial, pelos relevantes serviços prestados no Padroado Português do Oriente; Comendador da Ordem do Infante D. Henrique; Medalha de Valor; Comendador da Ordem Militar do Cavaleiro de S. Tiago e Espada; «Prémios de História» da Fundação Gulbenkian, pelas obras «Toponímia de Macau» e «Os Militares em Macau». Uma televisão americana elegeu-o «como um dos quatro cidadãos septuagenários mais activos do planeta»; a «National Geographic» chamou-o «Enciclopédia Viva». A Santa Sé distinguiu-o com o título de «Monsenhor» e, em 1982, foi designado a figura do ano em Macau.

Ao lado de suas actividades de carácter estritamente sacerdotais e missionárias, Pe. Teixeira desenvolveu outras de cariz social a favor dos mais carenciados. Em Singapura, criou o «Fundo de S. José dos Estudantes Pobres». Em

Freixo de Espada à Cinta, fundou a «Obra do Pão dos Pobres de Santo António», afectando-lhe uma casa e uma quinta. Em Macau, instituiu a «Fundação Pe. Teixeira» para apoiar estudantes pobres. Em Chaves, estabeleceu um fundo a favor dos «Velhinhos e Abandonados da Casa de Santa Marta», onde, ele próprio, passaria os dois últimos anos de vida.

Alguns aspectos de seu semblante denunciavam que algo de anormal estava a passar com a saúde do velho missionário. O facto de se ter afastado do companheiro assíduo de longos anos – o uísque – era bem a prova disso; o chá da Escócia como ele lhe chamava. Por outro lado já ninguém o via, de batina branca, a esvoaçar de cá para lá e de lá para cá na ponte «Nobre de Carvalho». Sinal claro que o missionário do Padroado Português do Oriente iniciava a fase descendente de uma longa existência.

Trocou o velhíssimo Seminário de S. José, onde ele e seus velhos papéis tinham à disposição dezasseis quartos, por um quarto privado, no Centro Hospitalar Conde de S. Januário. A sua capacidade produtiva estava em franca decadência, mas nem por isso, deixou de escrever as habituais crónicas para o diário «Macau Hoje».

Seu internamento revestiu-se de características especiais de acordo, aliás, com o seu temperamento. Entrava e saía do Centro Hospitalar quantas vezes quisesse. Era rebelde ao tratamento. Só a paciência e a persistência do Dr. Araújo, seu médico e grande amigo, ía conseguindo alguns progressos. Os seus achaques que nos primeiros tempos de internamento experimentaram substancial melhoria, começaram, aos poucos, a piorar. Resolveu, por isso, regressar a Portugal e aqui terminar os seus dias. Deixou Macau a 16 de Maio de 2001. Dois anos depois, na Casa de Santa Marta, em Chaves, instituição que ajudou a erguer e a manter, viu seus dias chegarem ao fim, a 15 de Setembro de 2003.

O transmontano que em vida nunca se vergara fossem quais fossem as circunstâncias, curvou-se à lei da morte, provavelmente recordando as suas próprias palavras: «o homem é pó, a fama é fumo e o fim é cinza (...); só os meus livros permanecerão (...) e essa é a minha consolação»([3]).

([3]) Teixeira, Pe. Manuel, *Missionários de Freixo de Espada à Cinta*, p. 83. Freixo de Espada à Cinta. Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta, 1993.

Bibliografia

ARRIMAR, Jorge de Abreu, *Mons. Manuel Teixeira. O Homem e a Obra*. Macau, Instituto Cultural, Abril de 1992.

COUTINHO, Paulo, «Monsenhor Macau», in «Prémios Macau de Jornalismo». Macau, Colecção Extratextos, Livros do Oriente, p. 107 – p. 126, Setembro de 1998.

REGO, António da Silva, *O Padroado Português no Oriente e a sua Historiografia* (1838-1950). Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1978.

SENA, Tereza, «História de Macau – um capitulo que se encerra», in «Revista Macau», III Série, n.º. 16, p. 58 - p. 60, Novembro de 2003.

TEIXEIRA, *Pe. Manuel, Missionários de Freixo de Espada à Cinta*. Freixo de Espada à Cinta, Câmara Municipal de Freixo de Espada à Cinta, 1993.

TEIXEIRA, *Pe. Manuel, Toponímia de Macau*, Vol. I. Macau, Centro de Informação e Turismo, 1979.

ACADEMIA DE MARINHA

Apresentação do Livro
SHUSHI BAR – NÓS E OS JAPONESES
EDUARDO KOL DE CARVALHO

CELINA VEIGA DE OLIVEIRA
JOÃO PAULO DE OLIVEIRA E COSTA

150.º Aniversário do Comandante
Wenceslau de Morais
HIDEICHIRO HAMANAKA

ARMANDO MARTINS JANEIRA
Um pioneiro invulgar e um exemplo a seguir
FERNANDO REINO

LISBOA – 2004
IX

PROGRAMA

Palavras do presidente V/ALM ANTÓNIO FERRAZ SACHETTI

Intervenção da DR.ª CELINA VEIGA DE OLIVEIRA

«NÓS E OS JAPONESES»
EDUARDO KOL DE CARVALHO
(Livro apresentado pelo Prof. Doutor
JOÃO PAULO DE OLIVEIRA E COSTA) sem texto

Palavras do EMBAIXADOR DO JAPÃO, HIDEICHIRO HAMANAKA

ARMANDO MARTINS JANEIRA – Um pioneiro invulgar e um exemplo a seguir
EMBAIXADOR FERNANDO REINO

ARMANDO MARTINS JANEIRA
UM PIONEIRO INVULGAR E UM EXEMPLO A SEGUIR

Palavras de apresentação pelo presidente da Academia de Marinha V/Alm António Emílio Ferraz Sacchetti, em 31 de Maio de 2004

Ainda há pouco tempo tivemos ocasião de homenagear uma cidadã japonesa, a Senhora Dr.ª Kioko Koiso, por lhe ter sido atribuído pela Academia de Marinha o prémio «Almirante Sarmento Rodrigues», o segundo prémio literário que conquistou na nossa língua, e de a admirar pelo interesse que claramente mostrou pela literatura e pela história de Portugal.

Hoje recordamos um oficial de Marinha português nascido fez ontem 150 anos (30 de Maio de 1854), que não só se interessou pela cultura japonesa, como quis viver com os japoneses e viver como japonês: Wenceslau de Morais.

Temos oportunidade de o fazer através de dois eventos:

O primeiro, o lançamento de um livro de um outro admirador do Japão, o arquitecto Kol de Carvalho.

O segundo, a evocação do Embaixador Virgílio Armando Martins Janeira, a quem se devem muitas obras literárias sobre o Japão e, principalmente, o estudo e a divulgação da obra de Wenceslau de Morais, na segunda metade do século passado.

Agradeço a presença de Vossa Excelência, senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. O facto de se ter dignado presidir a esta sessão confere-lhe o carácter solene que, segundo julgo, o acontecimento que queremos evocar merecerá.

O seu continuado interesse pela actividade da Academia de Marinha, senhor Almirante, já é para nós não só um incentivo mas é também um desafio às nossas capacidades. Desejamos sinceramente corresponder ao que de nós esperam os senhores académicos, e à confiança que Vossa Excelência deposita no nosso trabalho.

Esta sessão é também uma homenagem ao Japão, através de três portugueses que, de modo e intensidade diferentes, manifestaram a sua admiração pelo povo japonês: Wenceslau de Morais, Embaixador Martins Janeira e Arquitecto Kol de Carvalho.

E por isso mesmo não poderíamos deixar de convidar Sua Excelência o Embaixador do Japão em Lisboa, senhor Dr. Hideichiro Hamanaka, para assistir a esta sessão.

Thank you very much, Mr. Ambassador for accepting my invitation. We are very honoured to receive you in this Academia de Marinha.

É na Ásia que podemos encontrar as mais antigas civilizações e culturas que se mantiveram vivas e pujantes até aos nossos dias. E são essas civilizações que, juntamente com a cultura Ocidental, hoje mais intensa e directamente influenciam o destino da humanidade.

A civilização japonesa é uma delas.

Nascido do primitivo Culto da Natureza, o xintoísmo recebeu mais tarde a influência de ideais éticos do confucionismo e da filosofia religiosa do budismo, preservando sempre, contudo, a pureza dos valores e princípios originais.

No século XVI começou, através dos portugueses, o contacto do Japão com o mundo ocidental.

Mas foi só na segunda metade do século passado que o povo japonês aceitou decididamente as regras, os princípios e os procedimentos ocidentais que entenderam serem úteis ao seu extraordinário desenvolvimento económico e social.

Em todas estas ocasiões o Japão foi capaz de receber influências externas e de as assimilar na medida do seu interesse, num processo de inculturação sem perda da sua identidade cultural.

Desde os primeiros contactos, o Ocidente sempre mostrou grande admiração e curiosidade por todos os aspectos das culturas orientais. Pelo contrário, o Oriente só muito recentemente mostrou algum interesse pela cultura ocidental. A obra de Wenceslau de Morais, quase toda do início do século XX, ainda é daquela época em que o fascínio que o Oriente exercia sobre os europeus não tinha reciprocidade; a obra de Martins Janeira já é das últimas décadas do mesmo século XX.

Recordo que o Embaixador Armando Martins Janeira, era membro desta Academia e apresentou uma comunicação numa sessão realizada em 18 de Abril de 1979 sob a presidência do Almirante Sarmento Rodrigues, com o título «Wenceslau de Morais – Rebelde», sessão a que assistiu a Senhora D. Adelaide de Morais, sobrinha do escritor homenageado.

Hoje é o senhor Embaixador Fernando Reino que nos irá falar de Martins Janeira, esse grande admirador de Wenceslau de Morais e do Japão, onde também viveu como representante do Estado português, em Tóquio.

Desde já agradeço ao Senhor Embaixador Fernando Reino ter aceite o convite que lhe dirigi para participar nesta sessão.

Começaremos a nossa sessão com o lançamento de uma obra recente, o livro «Sushi-Bar. Nós e os japoneses», do Arquitecto Kol de Carvalho, editado pela Editorial Tágide, aqui representada pela sua Sócia-Gerente, a senhora Dr.ª Celina Veiga de Oliveira, e que conta com os patrocínios da Fundação Calouste Gulbenkian, do Instituto Português do Livro e das Bibliotecas, das Câmaras Municipais de Leiria e Vila do Bispo e, claro, também da Academia de Marinha.

Aproveito a oportunidade para agradecer à senhora Dr.ª Celina Veiga de Oliveira o facto de ter desejado que o lançamento se realizasse na Academia de Marinha, o que muito nos honra.

SUSHI BAR – NÓS E OS JAPONESES

Palavras da Dr.ª Celina Veiga de Oliveira na Academia de Marinha em 31 de Maio de 2004 na cerimónia do lançamento do livro «Sushi Bar – Nós e os Japoneses»

Sinto que «as almas dançantes do Cosmos», para utilizara uma bonita expressão de um poeta português, se congraçaram para permitirem hoje, aqui, este acontecimento.

Primeiro, pela homenagem que prestamos a dois vultos da cultura portuguesa, dois diplomatas e dois escritores, cuja vida está indelevelmente marcada pelo Japão: Wenceslau de Moraes e Armando Martins Janeira.

Tive a honra de conhecer Armando Martins Janeira, em 1981, quando fez uma série de conferências sobre o Oriente no Salão Nobre do Leal Senado de Macau. Pude então conhecer não só a sua vasta cultura como a sua extrema afabilidade. Hoje conheço também a sua obra literária.

Quanto a Wenceslau de Moraes, o lisboeta que se apaixonou pela Japão – «Para mim», dizia, «não vale a pena viver quando não seja o Sol do Nippon que nos aqueça» – e cujo centésimo quinquagésimo aniversário do seu nascimento estamos também a celebrar, aproximei-me dele por influência da minha ligação ao poeta simbolista Camilo Pessanha. Sabendo que tinham sido colegas e amigos em Macau, quis conhecer a sua vida e a sua obra. Resultado: fiquei fascinada.

Segundo, porque é de um outro português, igualmente amante do Japão e que também exerceu funções diplomáticas naquele país, o livro Sushi Bar – Nós e os Japoneses que a Editorial Tágide tem a honra de publicar. O autor, Eduardo Kol de Carvalho, meu grande amigo que não está presente porque é actualmente professor na Universidade de Quioto, envereda agora pelos caminhos da escrita, numa linha estilística que me faz lembrar Wenceslau de Moraes. Mas do seu livro irá falar-nos alguém que sabe do que fala quando fala do Oriente e do Japão: o Professor Doutor João Paulo Oliveira e Costa, quem em nome da Editorial Tágide e em meu nome pessoal quero agradecer.

Quero agradecer igualmente esta homenagem à Marinha, na pessoa do Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, à Academia de Marinha e ao seu Presidente - agradecimentos extensivos ao Senhor Comandante Cyrne de Castro – pela hospitalidade com que ambos me receberam desde a primeira vez que aqui vim falar do livro, por terem aberto as portas desta insigne instituição para o seu lançamento e pelo apoio à sua edição.

Agradeço também às outras instituições que honraram a Editorial Tâgide com confiança que depositaram nesta obra, confiança traduzida no apoio que

deram à sua publicação: o Instituto Português do Livro e das Bibliotecas, o Ministério da Cultura, a fundação Calouste Gulbenkian, e as Câmaras Municipais de Leiria e de Vila do Bispo, cujos municípios estão geminados com, respectivamente, Tocuxima e Nishinomoote.

A Editorial Tágide agradece a presença de V. Exa., Senhor Embaixador do Japão, porque entende que ela testemunha a forte ligação entre o Japão e Portugal, que o livro, aliás, documenta magistralmente. Arigatôgozaimastá.

E por último, um agradecimento a todos os presentes, solicitando que divulguem o livro, porque, acreditem, vale mesmo a pena.

Muito obrigada.

SUSHI BAR – NÓS E OS JAPONESES

ARQUITECTO EDUARDO KOL DE CARVALHO

Por o autor do livro Arq. Eduardo Kol de Carvalho se encontrar no Japão, aceitou fazer a apresentação do livro, um seu amigo e nosso confrade o Professor Doutor JOÃO PAULO DE OLIVEIRA E COSTA

NÃO SE PUBLICA A COMUNICAÇÃO POR NÃO SE DISPOR DO TEXTO

150.º ANIVERSÁRIO DO NASCIMENTO DO COMTE WENCESLAU DE MORAIS

Discurso do Embaixador do Japão, Hideichiro Hamanaka, na Academia de Marinha em 31 de Maio de 2004

Excelentíssimo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,
Excelentíssimo Senhor Presidente da Academia de Marinha,
Excelentíssimos membros da mesa,
Ilustres convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

É para mim uma honra ter hoje a oportunidade de estar aqui presente neste auditório da Academia de Marinha.

Gostaria de agradecer ao Senhor Almirante Chefe do Estado- Maior da Armada e ao Presidente da Academia de Marinha, o gentil convite que me foi dirigido para poder assistir e dirigir umas breves palavras, nesta sessão solene que assinala o nascimento do Comandante Wenceslau de Morais e que aproveita esta ocasião para proceder ao lançamento do livro «Sushi-Bar.-Nós e os Japoneses», do Senhor Arquitecto Kol de Carvalho .

Peço a todos a melhor compreensão pois irei falar em inglês.

I would like to express my sincere gratitude for the opportunity to address such a highly reputed and professional audience. It also gives me a great pleasure to be able to speak on this memorable occasion, which is devoted to remember the 150th anniversary of the Marine Commander Morais.

Wenceslau de Morais is well known as an outstanding Portuguese writer who was able to transform his experiences in Japan into brilliant and comprehensive written words.

Morais is also known for his great passion for travelling which made him change his position in the arms forces to embrace a new life as a naval officer. He concluded his studies at the Portuguese Naval Academy in 1875 and then sailed off to Africa, America, Macau, China and to his passionate destination Japan.

Even while he was living in Macau, he made several visits to Japan. He first came to Japan in 1888 and in 1897 he was a member of the official mission delegation to the Meiji Emperor. He lived in Japan from 1898 for next 31 years.

Morais was fascinated with the patriotic impetus, highly cultural standards and the economic potentiality of Japan. He was an observer of the Modern Japan.

In fact, the Meiji Restoration of 1868 meant new and significant innovations in social- political and economic dimensions. Japan adopted a modem constitution in 1889, opening the way to parliamentary government. Japan achieved industrial progress her economy grew decades after decades, Japan built up military power. The Japanese carefully and methodically followed military and technical developments in Europe.

In the area of Naval Forces the example was Great Britain partly due to Anglo Japanese alliance which was signed in the beginning of 20th century. Japan built a well organized Imperial Japanese Navy.

In the 1930's the Japanese Imperial Navy became one of the most powerful navies in the world.

Unfortunately Morais died in 1929 but I am positively sure that even though Morais didn't have the chance to personally learn such rapid growth in the political, industrial, economic systems as well as in the Japanese Navy, he was truly convinced of the Rising Sun.

Portugal and Japan both share the passion for the sea and therefore we understand how demanding and challenging is to work and defend with efficiency and professionalism in the strategic space-the sea. Therefore, the Japanese Embassy congratulates and applauds the Academia de Marinha for its remarkable and constant contributions to the Portuguese history as for its outstanding service, which includes, among many important activities, marine's scientific investigation and marine-related-cultural activities like this one-launching Mr. Kol de Carvalho's new book in the framework of the 150th anniversary of the Commander Wenceslau de Morais.

I hope that the book will contribute positively for a better comprehension of Japan in its different aspects. I would like to take this opportunity to close by reiterating my gratitude to the Academia de Marinha for having invited me to this session extending my best wishes of great success to Mr. Kol de Carvalho in his new book.

Muito obrigado.

ARMANDO MARTINS JANEIRA
UM PIONEIRO INVULGAR E UM EXEMPLO A SEGUIR

Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 31 de Maio 2004 pelo Embaixador Jubilado Fernando Reino

O titulo que foi anunciado «ARMANDO MARTINS JANEIRA – UM PIONEIRO INVULGAR E UM EXEMPLO A SEGUIR» bem poderia ser outro mais condicente com as celebrações do 150.º Centenário do nascimento do marinheiro, do escritor e do humanista que foi Wenceslau de Moraes a quem o primeiro começou por chamar numa primeira obra «Peregrino» e mais tarde «Um rebelde à civilização ocidental».

Poderíamos ainda recordar um outro pioneiro, o professor Abranches Pinto que também foi Cônsul de Portugal, igualmente um humanista que passou a maior parte da sua Vida em Tóquio onde ficaram as suas cinzas.

Poderíamos ir mais longe e falar de outros pioneiros da descoberta do Japão – **«As figuras de Silêncio»**, a quem Armando Martins Janeiro dedicou um livro de homenagem retirando-os do olvídio: entre outros, Jorge Álvares, Luís Fróis, João Rodrigues, Francisco Xavier, Fernão Mendes Pinto, Luís de Almeida e dos primeiros marinheiros portugueses que demandaram o Japão. A todos pertence o mérito de terem dado, em primeira mão, a conhecer à Europa de então o longínquo Japão de que havia ténues referências da sua existência .

O significado da vida e da felicidade – todos os sábios do Ocidente e do Oriente nos ensinam – só se encontra quando o homem se dedica a uma grande tarefa, se entrega inteiramente à sua missão e se dissolve no poder imenso que o transborda para além da existência individual.

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Ao fazer reviver a voz de Armando Martins, estou certo que compreenderão o sentido profundo desta frase lapidar e da minha intenção em a realçar.

Este pensamento foi a razão da vida de todos aqueles a quem me referi.

É, sem dúvida, o sentido norteador de muitos Homens de Boa Vontade, nas suas opções, nas suas vivências, ao dedicarem e entregarem a sua Vida a uma grande missão que transborda a existência individual.

Vou-me circunscrever mais a Armando Martins mas sem esquecer Wenceslau de Moraes, procurando estabelecer algum paralelismo nos percursos de dois Homens que foram fortemente atraídos pelo Oriente e mais pelo Japão,

na tentativa de se entranharem na vida japonesa, de procurarem sondar a alma das suas gentes moldando a sua, cantar os seus mitos, venerar os seus símbolos e os seus Deuses, amar o seu Povo, sem dúvida e em primeiro lugar as suas Mulheres que fortemente os seduziu.

O anátema de **Kippling** de que **East is East and West is West** – *de que nunca o Oriente e o Ocidente se encontrarão* – foi derrubado por estes dois homens, cada um à sua maneira, certamente de forma mais profunda por Moraes.

O exemplo de Wenceslau de Moraes e de Martins Janeira de procurar aprofundar o encontro de civilizações tem cada vez maior actualidade e inscreve-se na preocupação de procurar estabelecer pontes de entendimentos e de tolerância entre os homens de todas as latitudes e de todos os quadrantes intelectuais, religiosos e políticos.

Esse propósito corresponde a uma preocupação da UNESCO que desde a sua criação tem procurado definir valores universais, um verdadeiro universalismo, no respeito pelo pluralismo e a diversidade civilizacional e cultural dos Povos deste Planeta em que vivemos cada vez mais interpenetrado e globalizado, não só económica e financeiramente como alguns pretendem apresentar de forma redutora.

Armando Martins Janeira retirou sem dúvida do olvídio Wenceslau de Moraes, em Portugal e no Japão, dedicando-lhe uma parte importante da sua obra literária e muito tempo do seu tempo oficial para ressuscitar e homenagear a sua memória.

Antes o «**Peregrino**» e depois a sua obra mais consistente «**O Jardim do Encanto Perdido – Aventura maravilhosa de Wenceslau de Moraes no Japão**» – uma homenagem por ocasião do centenário do seu nascimento que o próprio autor considera o seu melhor livro e depois em múltiplas conferência por esses Mundo fora.

Alguns chegaram a cognominar Martins Janeira, apressada e superficialmente, como «**um segundo Wenceslau de Moraes**».

Minhas Senhora e Meus Senhores,

É uma tarefa extremamente difícil, a de tentar traçar, em poucos minutos, o recorte de uma personalidade tão rica e diversificada como foi a de Armando Martins Janeira e muito mais de ousar estabelecer paralelismos com Wenceslau de Moraes.

Nas minhas considerações sobre Martins Janeira, não posso deixar de repetir muito do que disse nas homenagens que lhe foram prestadas por ocasião da inauguração do busto que os seus conterrâneos e admiradores decidiram erigir, muito justamente e em boa hora, em Torre de Moncorvo e durante a visita do Senhor Presidente da República àquela Terra onde foi prestada mais uma

nova homenagem conjuntamente com José Luís Borges cuja Família seria oriunda das nossas terras.

Virgílio Armando Martins, simplesmente Armando Martins e mais tarde Janeiro como homenagem a sua Mãe e depois Janeira por obra e graça da fonética japonesa.

Palavras suas: ***Foi no Japão que decidi, por morte de minha mãe, acrescentar o seu ao meu nome de escritor: depois, os japoneses, em jornais e em livros, alteraram um pouco, alteração que segui, lisonjeado...***

Antes utilizou pseudónimos literários como **Mando Martins** e **Mar Talegre**, que utilizou para iludir uma estúpida burocracia que o impedia de expressar livremente as suas ideias e mesmo a criação literária.

Mar Talegre sugere as suas duas paixões pela natureza – o Mar e a Montanha.

Eis os nomes que esse Homem utilizou no longo percurso de uma Vida, rica de realizações mas também de frustrações.

Das terras transmontanas, do seu triângulo sentimental, a sua Aldeia – Felgueiras, o Felgar ao grande burgo de Moncorvo, tendo como símbolos mágicos no topo a Serra do Reboredo e lá em baixo o rio Sabor, parte para a Aldeia Global de que foi um pioneiro na sua visão de um Novo, Melhor e mais Justo Mundo, num esforço permanente de compreender Portugal e os Portugueses, outros Povos, outras Civilizações, outras Culturas, outras Religiões.

Uma das vias que largamente utilizou desde jovem estudante para se exprimir foi a escrita que cultivou com amor e deleite.

Aqui o paralelismo com Wenceslau de Moraes é evidente - a atracção pela criação literária desde a juventude.

Na sua educação escolar e universitária parte da Escola na aldeia natal, ao Liceu no Porto e à Faculdade de Direito em Coimbra e depois Lisboa onde, perfeito desconhecido e sem quaisquer protecções, acaba por se apresentar com sucesso ao exigente concurso de entrada na carreira diplomática.

E destas terras, herdeiro de uma experiência humana secular, parte para o Grande Mundo. Mas sempre regressou à sua Terra Natal e ao seu País para revigorar o seu espírito até aos últimos dias.

A sua atracção por outros horizontes – o Grande Mundo – surge cedo, qual emigrante, qual peregrino por esse mundo fora.

Cidadão do mundo, europeu, português e transmontano, se confessa.

Tal como Wenceslau de Moraes, como cônsul, foi de uma grande exigência profissional.

A sua experiência foi vertida no seu primeiro livro sobre Direito consular que dedica precisamente ao **Emigrante Desconhecido.**

– *Àqueles Homens e Mulheres humildes, ambiciosos e fortes que, com o coração pisado e um bilhete de terceira na sacola e uma audácia capaz de desafiar as maiores dores humanas, abandonaram a sua Terra, o seu Mar, os seus amores, e, com uma fé ardente na Vida e uma esperança corajosa nos caminhos, abalaram para a Aventura deslumbrante e frágil de correr mundo em busca do oiro do Desconhecido, na ânsia de calar aquela humana fome de viver, para a qual toda a vida e toda a terra são escassos;*

– *Aos dois milhões de portugueses que, espalhados por todos os países do mundo, foram dar a chãos estranhos a bondade do seu Esforço e do seu Sonho, aqueles que de um trabalho sem tréguas e duro conseguiram arrancar fortuna e, sobretudo, aqueles que ficaram com as mãos vazias de bens da terra e as almas sempre ricas de uma Ilusão teimosa e forte:*

– Eu entrego este livro: – só por Eles o escrevi, alegremente.

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Um Homem que assim se expressa é um Humanista, bem longe dos tradicionais burocratas e quejandos.

A vida diplomática abriu-lhe certamente novos horizontes, fortalecendo um pendor humanista que já indiciava a sua colaboração em revistas e jornais.

O mesmo se poderá de dizer de Wenceslau de Moraes a quem a carreira de Marinheiro o abriu ao Grande Mundo da Aventura.

Ambos, nos extraordinários percursos da vida, iriam gozar com intensidade prazeres e sofrer desfortúnios.

Martins Janeiro, nas suas primeiras Obras. «**Três Poetas Europeus – Camões, Bocage, Pessoa**», a que se seguiram «**Sentidos Fundamentais do Romance Português e o Teatro Moderno**, confirma-se uma constante da sua personalidade de ultrapassar as barreiras do paroquialismo, afirmando-se entre nós como um pioneiro da Europa e da Liberdade.

Passo a dar-lhe novamente a fala:

Ao homem pertence não só a responsabilidade das suas obras, mais ainda a responsabilidade da sorte do universo, de que se considera fiel depositário... Deste forte sentido de responsabilidade deriva a força e a riqueza do conceito europeu de liberdade. Sobre a Europa invoca ainda **Camões**:

O homem que no Portugal da Renascença mais profundamente revela a sua consciência europeia, é Camões.

Como Erasmo, desejava uma Europa Unida...

Estas afirmações foram publicadas nos finais dos anos quarenta quando a ideia europeia era uma visão e vista entre nós com suspeição pelo regime de então.

A ideia europeia era mesmo considerada subversiva, como comigo aconteceu um pouco mais tarde, mas será tema para outra oportunidade.

Pioneiro também com a sua Obra – **Correntes actuais do pensamento colonial**, publicada em 1948, em que pela primeira vez em Portugal se fala abertamente da **Internacionalização da Questão Colonial**, fruto de vivência do seu primeiro posto diplomático, o então Congo Belga, de uma longa reflexão sobre o Império Ultramarino e o seu futuro. Esse Livro chegou a estar no índex de um Professor da Faculdade de Direito de Lisboa. Por estar ainda vivo, evito referir o seu nome.

Só foi possível publicar essa Obra no tempo de Oliveira Salazar, graças à clarividência e coragem de outro transmontano ilustre, o Almirante Sarmento Rodrigues que foi o primeiro Presidente desta Academia e a quem foi prestada recentemente uma justa homenagem em que colaborei .

Como jurista internacional, Martins Janeiro escreveu duas obras sobre direito consular. A primeira em quatro volumes ***Comentários ao Regulamento Consular*** passou a ser a cartilha para todos os nossos cônsules espalhados pelo Mundo.

Um segundo livro – ***O Direito Consular Internacional*** – é ainda hoje uma obra citada internacionalmente. Antecipou, em grande medida, a Convenção de Viena sobre as Relações Consulares na elaboração da qual participou como Representante de Portugal. Também aqui se afirmou como pioneiro.

Haverá que referir aqui que as tarefas consulares, muitas delas de rotina, exigem muitas vezes uma grande humanidade de que é expoente máximo Aristides de Sousa Mendes. E pode servir de estímulo para a criação literária, em primeiro lugar o nosso Eça e também Wenceslau de Moraes e Martins Janeiro. Não é por acaso que a função consular é desprezada pelos snobes e gente fútil das carreiras diplomáticas, quer o Portugal, quer de outros Países.

O percurso diplomático de Martins Janeiro é longo e diversificado, Léopoldeville, hoje Kinshasa, Liverpool, Sidney, Tóquio, Bruxelas, Paris na NATO, regresso ao Ministério em Lisboa como Inspector Consular, Paris outra vez, em Tóquio novamente mas agora como Embaixador, Roma e, finalmente e já depois do 25 de Abril, Londres, um dos mais prestigiados postos da Carreira, onde se aposentou.

Martins Janeiro, na sua actividade diplomática, dizia e assumia-se por escrito, em comunicações oficiais, como ***Representante de um Portugal de oito séculos***, certamente para minorar o comprometimento de servir um Regime que detestava.

O 25 de Abril, para si e para muitos outros, chegou, porém, demasiado tarde.

Martins Janeiro foi um **pioneiro da diplomacia cultural** com realizações extraordinárias em homenagem aos nossos descobridores e missionários portugueses e à forte influência que exerceram naquele longínquo país. Retomo as suas palavras: ***obra que nos ultrapassa e que na pedra e no bronze levará ao futuro o nome de Portugal***.

Contribuiu para eregir muitos outros monumentos a consagrar a memória desse escritor desconhecido no País de adopção: Wenceslau de Moraes.

As Obras completas foram finalmente dadas a conhecer ao grande público japonês em tradução por si promovida. O mesmo aconteceu em Portugal foi editada sob a sua direcção e coordenação uma colecção das Obras completas. Assim se retirou do esquecimento Wenceslau de Moraes, em Portugal mas muito mais no Japão.

A partir daí foi feito um filme sobre a sua vida e o seu drama pessoal e humano.

As obras sobre Wenceslau de Morais nomeadamente o já referido ***O Jardim do Encanto Perdido*** que lhe é dedicado e inteiramente consagrado, passam a ser fundamentais para a compreensão do escritor na perspectiva portuguesa e japonesa, podendo ser hoje considerados como clássicos.

Óscar Lopes reconhece que ***Este livro... permite-nos uma visão serena e objectiva que reduz o caso do célebre escritor português niponizado às suas proporções verosímeis***.

Na verdade, a história e a crítica literária em Portugal, antes da obra e acção de Martins Janeiro, tinham ideias erradas sobre Wenceslau de Moraes, maxime sobre o conhecimento dos japoneses sobre a sua obra e mesmo o seu nome que era praticamente desconhecido. Valorizava-se a parte da sua obra de divulgação que em parte pode ser considerada superficial e de exotismo em desfavor da análise mais profunda sobre a alma japonesa, como em «**O-Yoné**» e «**Ko-Haru**». Muito mais haveria que dizer a este respeito.

Limito-me a retomar Martins Janeiro que considera que a obra de Wenceslau só se pode valorizar com rigor com um conhecimento real do Japão e dos japoneses.

Wenceslau supera, no seu entender, os maiores conhecedores da alma japonesa como Lafcadio Hearn e longe da superficialidade de um Pierre Loti.

Martins Janeiro, no seguimento de **Noel Perry** , introduz ainda o teatro clássico japonês na Europa - o «**No**» - que foi publicado em Portugal e traduzido em espanhol.

Outros ensaios sobre a cultura japonesa foram escritos ou estão traduzidos em várias línguas, português, japonês, inglês, italiano e francês. Martins Janeiro, na criação literária, não se realizou plenamente e tinha uma frustração de não se ter exprimido com mais vagar pela via poética e de não ter aprofundado o romance.

A partir de uma certa fase da sua vida, tentou com sucesso o teatro que considera a expressão literária mais rica.

A **Linda Inês**, esse tema universal da dialéctica entre o Amor e a Razão de Estado, foi inspirada por pelo menos duas paixões suas, antes uma inglesa e depois uma japonesa, tal como Wenceslau de Moraes. Ao tempo, uma lei retrógrada impedia os diplomatas portugueses de casar com estrangeiras.

Linda Inês é talvez a sua peça mais bem sucedida que o saudoso António Pedro pôs em cena no Porto e depois em Lisboa. Antes tinha sido já representada na Austrália.

A maioria das muitas peças que escreveu permanecem inéditas **à disposição de quem, com imaginação, quiser encená-las**. Este seu desabafo revela uma frustração notória.

Como historiador e ensaísta Martins Janeiro escreveu várias obras – **Portugal e o Japão**, **O Impacte português sobre a Civilização Japonesa**, traduzido em japonês, as **Figuras de Silêncio, Portugal e o Japão no Século XVI e XVII** numa prestigiada enciclopédica japonesa e, finalmente, um ensaio em japonês sobre o **Humanismo** onde reaparece a dialéctica Ocidente/Oriente.

As suas obras passaram a ser referências fundamentais sobre o passado comum entre os dois Países. A sua preocupação maior era, porém, retirar sempre lições para O presente e O futuro.

Como conferencista, fez inúmeras intervenções em vários países e não só em Portugal e no Japão. No reconhecimento de reputado especialista do Oriente, era indicado pelas próprias Universidades e instituições oficiais japonesas a proferir conferências na Europa e na Ásia.

Nas conferências e nas suas aulas na Universidade Nova vinha ao de cima o conversador de eleição, a sua grande capacidade de comunicação.

Revelava a sua extensa cultura e impunha-se como pedagogo exemplar, encantava as audiências, tinha uma grande capacidade de sedução.

Como diplomata cedo se impôs aos seus pares, nacionais e estrangeiros. Granjeou um prestígio inigualável em todos os postos que desempenhou, acabando por ver consagrada a sua carreira em Londres.

A sua inteligência, argúcia, finura de espírito e contacto humano estavam sempre presentes.

Muitos o recordam com saudade.

Dois dos nossos mais prestigiados Embaixadores de Portugal, hoje já fora do serviço diplomático activo, Leonardo Mathias e Paulouro das Neves foram seus colaboradores e guardam uma grata recordação de Armando Martins, venerando a sua memória.

Eugénio Lisboa que foi seu colaborador como Conselheiro Cultural na Embaixada na Capital do Reino Unido apreciava a **sua bondade e humanidade profunda**.

O Escritor Shusaku Endo considera – **o diplomata mais querido do Japão** e diz que a sua casa era um **salão de cultura**.

Conheci vários Colegas estrangeiros que se haviam cruzado com o meu primo-irmão que sempre manifestaram por Ele uma grande admiração.

A sua relação com o Ministério dos Negócios Estrangeiros e com alguns dos seus colegas portugueses não foi sempre a melhor.

A sua superioridade ofuscava alguns que temiam o concorrente como causava admiração a outros, especialmente aos mais jovens.

O seu desprezo pela burocracia e por um certo tecnocratismo, irritava muitos.

Após o 25 de Abril foi acusado de estar diminuído após uma grave e prolongada doença. A sua obra foi por alguns limitada a uma obsessão nipónica – uma japonesice.

No fundo, a inveja reles e mesquinha.

No anterior regime foi atacado por ser do reviralho.

No fundo, o que pretendiam alguns, acolitados por criados de servir, era fazer vagar a apetecida Embaixada em Londres. Dizia-me em carta de Londres:

Aqui te mando o estudo sobre a China. Estranham que eu esteja a escrever na Embaixada em Londres tão extensamente sobre a China. Disseram que a doença me deixou gagá. Mas acabei o trabalho. Saiu melhor do que eu pensava.

Na realidade, trata-se de um trabalho de grande profundidade e agora muito actual. Só a miopia e a menoridade política e diplomática podem explicar essas críticas, ou então, pura e simplesmente a inveja.

Estava assim consciente dessas campanhas malévolas mesmo de alguns – poucos – dos seus mais próximos colaboradores que não suportavam a sua independência e sua superioridade.

Desprezava um certo espírito da Casa – o Ministério dos Negócios Estrangeiros – e dos seus jogos de bastidores. **Essa oblíqua Casa das Necessidades**, dizia-me com algum distanciamento.

Desprezava a rotina e mesmo um protocolo rígido. Estava longe de ser um estereotipo de diplomata como muitos acabam por ser.

Era um ente superior que desprezava a mediocridade.

Como professor, após ter deixado o serviço diplomático activo, Armando Martins, deixou uma obra extensa e laboriosa na Universidade Nova de Lisboa. Os alunos adoravam-no e perdiam o sentido do tempo regulamentar. Acolhia-os em sua casa com bondade e total disponibilidade. Era um espírito jovem que gostava de estar rodeado pela juventude.

Em suma, fez escola.

«**Descobri agora que o melhor meio de apreender é ensinar**», dizia-me Ele numa carta. Como o compreendo...

Mas o seu pendor pedagógico vinha de longe, precisamente do Colégio de Moncorvo onde ensinou e também das tradições familiares, da nossa Avô e de sua Mãe, professoras primárias. E continua a ser uma constante familiar, a minha irmã, a sua sobrinha e depois eu próprio.

Como comentador e analista político, no seu regresso a Portugal, envolveu-se numa cruzada de pedagogia democrática muito especialmente no Diário de Notícias, prevenindo contra as perversidades e o mau uso da Liberdade, da Democracia.

Os nossos homens políticos que ontem e hoje tão pouca previsão têm mostrado – também aqui governar não é prever? É tempo de reflectirem a procurar novas vias e processos que, com ousada invenção, imaginação criativa e coragem eficaz, tirem Portugal da estagnação económica e intelectual em que há muito se encontra.

Aquelas afirmações conservam hoje muita da sua actualidade e creio que estão na linha do seu pensamento e da sua acção política e pedagógica.

Enfim, a questão candente da falta de um projecto nacional, ambicioso e exequível, na sua base uma estratégia coerente e mobilizadora, a prosseguir com exaltação, rigor e determinação.

Mais do que nunca, se exige audácia estratégica, inovação, imaginação criativa e determinação para definir o papel de Portugal no Mundo.

O seu pendor pedagógico e as suas críticas incomodavam alguns.

Posso revelar hoje aqui que o próprio Dr. Mário Soares, seu amigo, me manifestou alguma irritação com certos artigos que Martins Janeiro escreveu no Diário de Notícias. Talvez hoje Soares compreendesse melhor Armando Martins já que muito das suas intervenções vão no mesmo sentido de regeneração de Portugal.

Martins Janeiro falava com orgulho de um **Portugal de Oito Séculos, das suas Figuras de Silêncio** que se impuseram ao Mundo, portador da Cultura, da Ciência e das Tecnologias não somente portuguesas mas europeias, como gostava de sublinhar .

No seu «**Japão – a construção de um Pais moderno**» – estava a pensar na transformação e modernização de Portugal através da cultura, educação, e no bom uso da ciência e das novas tecnologias.

Sonhou transferir o milagre japonês para Portugal.

Sonhou transformar **Portugal na porta de entrada do Japão na Europa**.

Falou também do papel futuro de **Macau**, continuando como porta aberta de Portugal no Oriente.

A sua mensagem de pioneiro não foi atempadamente ouvida.

Tudo tem o seu momentum, a melhor oportunidade perdeu-se ou foi mal aproveitada.

Outras Nações europeias melhor souberam aproveitar as oportunidades, incluindo a vizinha Espanha.

As suas palavras e sugestões fazem hoje parte da retórica dos políticos que só tarde parecem descobrir as potencialidades dos mercados do Oriente, do Pacífico ao Índico – o Japão, as gigantescas China, Índia e a Indonésia, a Coreia, outros Dragões que aí vêm ou regressam.

Armando Martins falou de tudo isto há mais de três décadas. Infelizmente a sua mensagem insistente caiu em saco roto. A Historia dar-lhe-á razão. Responsabilizará aqueles que não o ouviram. Duvido. A impunidade grassa por aí... e a responsabilidade política dilui-se facilmente... A impunidade passou a ser a regra.

Armando Martins não era assim um passadista retrógrado mas um intérprete do Futuro, de um melhor Futuro para Portugal e para os portugueses. A regeneração de Portugal e dos portugueses era uma constante do seu pensamento.

As duas passagens pelo Japão – primeiro como jovem diplomata e depois como Embaixador num total de dez anos – marcaram sem dúvida a sua Vida, de diplomata, de escritor e de intelectual de dimensão universal.

Dou novamente vida à sua voz:

Como a Mendes Pinto e a André Malraux, o Oriente abriu novas gamas na minha sensibilidade, deu firmeza às minhas raízes e alargou o meu humanismo – tornou-me mais português e mais universal. Assim as minhas afinidades espirituais com o mundo oriental entroncam na linha secular dos Portugueses que no Oriente ergueram a mais alta grandeza de Portugal.

Vivi no Japão dez anos – mais de dez anos felizes, cheios de aventuras estranhas e raras experiências humanas que cumularam de gratidão, ternura e de graça a minha recordação. Dei três vezes a volta ao mundo. Andei por toda a Ásia... Também eu deixei pelo mundo a vida em pedaços repartida. Habitei mais anos em Tóquio do que em Lisboa. O Japão está associado à minha vida interior e à minha maneira de ver o mundo. No Japão nasci como escritor. Humilde, mas orgulhoso da minha identidade e da minha origem.

O mesmo se passou com Wenceslau e de muitas das «**Figuras de Silêncio**»

O Japão marcou mais ainda certamente Wenceslau de Moraes, Abranches Pinto e muitas das «Figuras de Silêncio» de que vos falei.

O Oriente, não só o Japão mas a China, Macau, a Índia, passaram a estar sempre presente na sua Obra de intelectual, ensaísta, historiador, diplomata, pedagogo, nalista e comentador político, um arauto do encontro das civilizações, falando do Passado para compreender o Presente e forjar o Futuro, enfim, revelando sempre um **pioneirismo invulgar**.

Na minha opinião e disse-lhe isso mesmo várias vezes, era certamente como ensaísta que Martins Janeiro atingia níveis invulgares de profundidade de

pensamento e reflexão. Os seus ensaios tiveram, aliás, um reconhecimento, a nível nacional mas sobretudo a nível internacional, de que poucos portugueses e estrangeiros se podem orgulhar.

O seu ensaio ***Japanese and Western Literature. A Comparative Study*** – Literatura Japonesa e Ocidental – Um Estudo Comparativo - teve uma consagração mundial.

O prestigiado e exigente jornal inglês, Times, no seu suplemento literário, considera-o, e cito: ***A Obra mais notável jamais publicada sobre as relações entre o Japão e o mundo ocidental.***

Sabemos como os ingleses são parcos no reconhecimento do valor dos estranhos... Muitos outros comentários consagraram esta Obra nos EUA e no Japão.

Um dos maiores jornais japoneses considera aquele extenso livro «Uma Obra excepcional» .

Numa das mais prestigiadas revistas literárias japonesas afirma-se ***elemento indispensável, este livro virá a exercer grande influência no estudo da cultura japonesa***». O ***Pacific Citizen*** considera a Obra – ***Um clássico.***

A prestigiada **Oxford Press** quis fazer uma edição de grande divulgação que não foi possível por falta de entendiento com a editora japonesa detentora dos direitos . Poucos portugueses se podem orgulhar de um tal reconhecimento internacional.

Martins Janeiro morreu com uma grande mágoa: Jamais editor português se interessou pela publicação dessa Obra essencial... o que muito o penalizava.

Martins Janeiro tinha em adiantada fase de preparação duas obras a publicar em inglês, que seriam a síntese do seu labor e do seu pensamento sobre o encontro de civilizações, culturas e religiões – ***Essential Religious Thoughts – The Great Religious as Sources of Culture*** – *Pensamentos religiosos essenciais – As Grandes Religiões fontes de Cultura e ainda* **Chalenges of Civilisations** – *Os Desafios das Civilizações*. Também aqui foi **um pioneiro** quando pensamos na polémica que as teses do livro ***Clash of Civilisations*** de **Samuel Huntington** desencadearam muitos anos depois no Mundo.

Mas há uma diferença fundamental...

Martins Janeiro não falava em conflitos de civilizações. Falava de encontro de civilizações na compreensão, tolerância, respeito mútuo e da necessidade de procurar denominadores comuns, valores verdadeiramente universais, no seguimento de uma das preocupações fundamentais da UNESCO desde a sua fundação.

Não falava do Fim da História mas do recomeço permanente da História, na recusa da homogeneização do Mundo através de paradigmas ocidentais absolutistas, fundamentalistas, como estamos hoje confrontados.

A Morte não o deixou rematar, porém, a sua Obra Final e de síntese. Oxalá alguém a retome, sem a deturpar, para eventual publicação.

Como Homem, Martins Janeiro era uma personalidade rica e complexa.

Humanista, intelectual e visionário, revelando uma rara sensibilidade, grande criatividade literária e artística, muito equilíbrio mas com veleidades por vezes anárquicas, livre pensador mas profundamente religioso, Martins Janeiro era por natureza um homem simples e bondoso, com uma excepcional capacidade de convívio humano.

Martins Janeiro era um homem invulgar, um visionário de um futuro melhor para a Humanidade e para Portugal, com mais tolerância, com mais solidariedade e fraternidade.

Era um espírito superior que honra a sua terra Natal como honrou Portugal por esse Mundo fora.

É certamente um exemplo para a nossa Juventude, muito concretamente para seus filhos, assim como o foi para este irmão mais novo e para tantos outros.

Armando Martins era um Grande Senhor, como o foi no seu drama Wenceslau de Moraes. **Martins Janeiro poderá hoje ser considerado também uma das «Figuras de Silêncio»**

ACADEMIA DE MARINHA

AS PRIMEIRAS VIAGENS DE TRAVESSIA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

JOSÉ NICOLAU DE SOUSA TUDELA

LISBOA – 2004
X

AS PRIMEIRAS VIAGENS DE TRAVESSIA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, pelo Arquitecto José Nicolau de Abreu Cid de Sousa Tudela, em 15 de Junho de 2004.

É apaixonante a leitura do que se tem escrito acerca das primeiras viagens de travessia por largo do Atlântico-Sul, desde Cabo Verde até ao Cabo da Boa Esperança, levadas a efeito pelos navegadores portugueses nos séculos XV e XVI.

As escassas, incompletas e truncadas notícias directas desses acontecimentos, por serem escassas, por serem truncadas e por serem incompletas têm induzido os estudiosos que as tentaram interpretar, à formulação de conjecturas – muito sedutoras por vezes – sem nenhuma se ter mostrado, contudo, totalmente convincente.

Refiro, claro, as viagens de Vasco da Gama e de Pedro Álvares Cabral.

Durante séculos conheceram-se essas travessias através dos relatos feitos, alguns anos depois, por cronistas, para quem os problemas específicos e as precisões dos condicionalismos náuticos contaram apenas como mero enquadramento ocasional de alguns episódios. Os factos mais espectaculares ocorridos durante a viagem e mesmo as rotas, foram descritos por eles como primícias, precedidas pelo périplo costeiro da África Ocidental, completado por Bartolomeu Dias em 1487-1488. Como é sabido. Bartolomeu Dias foi obrigado a descrever uma volta larga, pelo poente e Sul, na parte final dessa viagem costeira, volta que lhe permitiu contornar o Cabo da Boa Esperança e navegar no Oceano Índico.

Primícia chamaram os cronistas à primeira viagem atlântica empreendida por Vasco da Gama em 1497, visto ter sido – ao invés daquela e de todas as anteriores – a primeira efectuada sem vista de terra a partir do arquipélago de Cabo Verde. Vasco da Gama quase atingiu o Cabo da Boa Esperança. Quase visto que, tocando a costa atlântica africana em Sta. Helena, foi obrigado – tal como Bartolomeu Dias – a empreender uma «volta do mar» para conseguir contorná-lo. No entanto, navegando no Atlântico por largo, a passagem do Cabo deveria ter sido directa. Porque razão não o foi?

Primícia chamaram também à descoberta do Brasil por Pedro Álvares Cabral, referindo a surpresa das tripulações por causa do insólito encontro.

Em suma, Vasco da Gama, com a sua tentativa de navegar pelo caminho mais curto, ou seja, evitando o contorno costeiro do Golfo da Guiné – livrando-se no mesmo passo de calmarias propiciadoras da eclosão de doenças na tripulação e dos ataques do teredo aos cascos das embarcações – e, finalmente, Pedro

Álvares Cabral – aconselhado por Vasco da Gama a não evitar o descaimento das singraduras para oeste (ou sudoeste) que o levaram ao Brasil – definiram o melhor caminho de travessia do Atlântico-Sul, essencial para se cumprir a nossa gesta histórica seiscentista.

Essa era, em resumo, a lição antiga dos factos; a sua consagração, decidida na época por iniciativa régia, foi consubstanciada pela edificação do Mosteiro dos Jerónimos em Belém.

Outras glorificações surgiram, desenvolvidas de «motu» próprio por artistas de prestígio, sugestionados pela grandeza desses dois feitos memoráveis:

Refiro, como mais notórios, os Lusíadas relativamente à viagem de Vasco da Gama e a Adoração dos Reis Magos – um dos painéis do antigo retábulo do Altar-Mor da Sé de Viseu – no tocante à viagem de Pedro Álvares Cabral. (Fig. 1).



Fig. 1

É bem conhecida esta Adoração dos Reis Magos datada de 1501-1506, pela introdução da figura algo fantasiada de um índio do Brasil, substituindo a tradicional representação de um Rei Mago negro.

Esta alegoria tão forte, tão diferentemente marcante, mostra bem a estupefacção epocal perante o insólito surgimento daquele território povoado, daquela «ilha» tão longínqua, mas não deserta como as demais descobertas no Atlântico até então. Assim sendo é pouco crível tratar-se de uma descoberta oficial e não de um acaso de viagem.

Se já antes tivesse sido vista tal gente, quem teria calado a tripulação inteira de um ou mais navios que a houvessem contactado? Para mais, essa gente não era negra como a africana e, numa época de grande rigor no vestuário, apresentava-se completamente nua. Tudo indica portanto que, antes dessa viagem nada se conhecia de tal terra, nem qualquer segredo de estado poderia ter ocultado tão insólita descoberta.

Este painel pictórico, onde a forma «sui-generis» de tratar um tema consagrado não pode ter duas interpretações, merece um parêntesis: O Dr. Fernando Russel Cortez, arqueólogo e eminente epigrafista foi director do Museu Grão Vasco de Viseu, museu de cujo acêrvo museológico faz parte o conjunto dos painéis do referido retábulo. O Dr. Russel Cortez via neste quadro, não uma só, mas uma múltipla homenagem à grande e insólita descoberta sexcentista de além-mar, consubstanciada na transfiguração, não apenas de um, mas de todos os três Reis Magos. Além do óbvio ameríndio, Pedro Álvares Cabral e o próprio D. Manuel I seriam, naquela tábua, os outros dois adoradores do Deus-Menino.

Não sei se o Dr. Cortez chegou a desenvolver e a sistematizar esta sua tão sugestiva proposta do significado das três representações, mas apraz-me aludir aqui a essa sua interessante interpretação. Mostrarei também algumas similitudes muito significativas, que parece militarem no sentido de devermos considerar a sua tese como forte probabilidade, senão mesmo como indubitável certeza. (Fig. 2)

A figura em primeiro plano, ajoelhada e recoberta com um rico manto de brocado (que a envolve, mas não a veste) parece agradecer à Divindade uma grande mercê; nada tem de realengo, quer na expressão, quer na singeleza do gibão negro. O suposto manto real não a reveste e a rica oferta de uma caixa com incenso brilha, mas nas mãos de S. José; a coroa está afastada, sobrepujando um chapéu de abas, colocado sobre um murete; nada tem de comum com a personagem. Analisando com atenção cada pormenor e comparando-os com os correspondentes aos do busto de Pedro Álvares Cabral, esculpido num medalhão no claustro dos Jerónimos, a face, a expressão, o queixo, o cabelo e o recorte do perfil são em tudo semelhantes nas duas representações, tal como idênticos são os chapelões desabados e as jóias floridas quadrifólias, rematando as vestes junto ao pescoço.

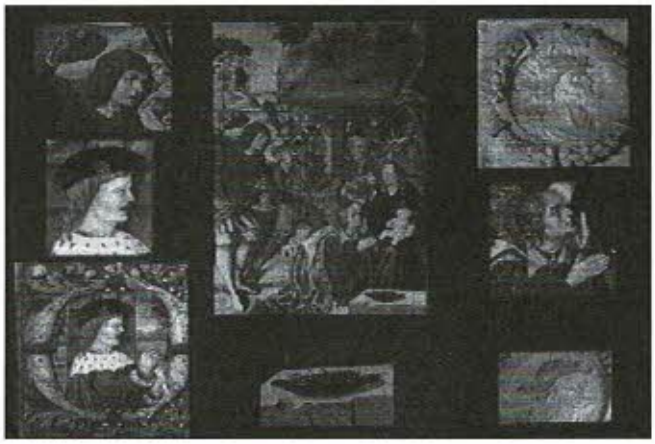


Fig. 2

A figura do ameríndio também não é a de um rei. Ainda não está ajoelhado, mas pode ver-se já fortemente genuflectido e faltam-lhe todos os atributos da realeza. Não tem coroa, mas apenas a estilização de um cocar de penas a envolver-lhe a cabeça. A sua nudez está parcialmente recoberta por pudor e o manto real reduz-se a um ténue lenço esvoaçante. Leva na mão uma vulgar tigela de barro preto (ou de madeira) com a mirra. Ao invés, a terceira figura é a de um homem novo, com porte majestático; está de pé, esboçando apenas uma ligeiríssima genuflexão. Apresenta-se ricamente vestida em traje de corte e recobre-a uma capa ou manto roçagante. Com a mão direita ergue acima da cabeça um gorro de veludo com a coroa; com a esquerda empunha uma riquíssima píxide de ouro.

A semelhança flagrante desta figura – na cara e no cabelo (quer na testa, quer na nuca) – com a representação de D. Manuel I no frontispício da Leitura Nova não admite dúvidas, mas, se alguma houvesse, a semelhança entre os gorros de veludo e, mais ainda, serem esses gorros enfeitados com a mesma jóia, contendo no meio uma esmeralda, afasta qualquer hipótese de acaso, ou coincidência fortuita.

Assim, esta terceira figura representada no painel só pode ser a do Rei Venturoso.

Rendo pois as minhas homenagens ao Dr. Cortez pela sua perspicácia e pelo valor da sua descoberta de tais identificações. A relevância, na época, da descoberta das terras de Vera Cruz (mais tarde Brasil) deveu-se, com efeito, à estupefacção pelo surgimento de um território que, logo a seguir, se verificou tratar-se de um novo continente, insuspeitado até então por toda a antiguidade.

Retomando o fio destas notas referirei que Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral representavam para o imaginário português dois paradigmas, dois heróis nacionais, dois marcos, duas referências básicas bem reais da História de Portugal, correspondentes a epígonos de outros povos e nações, glorificados mau grado alguns deverem ser considerados mitos simbólicos, sem existências comprovadas.

Perante o aparecimento moderno de documentação até então ignorada – nomeadamente as cartas de Pêro Vaz de Caminha e de Mestre João, referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral, o roteiro anónimo da viagem de Vasco da Gama e as instruções deste para Cabral – todas as verdades consagradas foram revistas. Em nome do positivismo ovante foi questionado o valor do antigo empirismo experimentalista referido por Duarte Pacheco Pereira como carácter marcante da atitude dos pilotos de então, confiantes nas evidências com que se iam deparando. Ao racionalismo científico moderno repugnava a ideia de tais viagens por largo não terem disposto do suporte de outras (exploratórias) desse tipo (levadas a efeito entre 1488 e 1497) determinantes das rotas adoptadas e dos resultados obtidos. Exigiram-se explicações irrefutáveis do êxito de tão vastos e insólitos empreendimentos. O conhecimento prévio dos condicionalismos de correntes e ventos dominantes foi tido como essencial.

As inegáveis superiores qualidades de inteligência e de saber, bem como os vastos conhecimentos sobre navegação oceânica e orientação astronómica



Fig. 3

do Almirante Gago Coutinho acabaram por determinar um percurso lógico, necessariamente percorrido por esses intrépidos navegadores. O ilustre Almirante demonstrou as caprichosas sinuosidades das derrotas complexas exigidas para se atingir, com êxito e eficácia, o Cabo da Boa Esperança e quais as cautelas, nas imediações do Cabo de São Roque, para a arribada ao Brasil permitir a continuação da viagem para sudeste.

Tal como ele muitos historiadores e estudiosos de valor abordaram com profundidade temas relacionados com significados ocultos de Tordesilhas, intuição e saber de D. João II, política de segredo, conhecimentos cosmográficos, viagens exploratórias por terra e por mar, etc., que não referirei pois seria fastidioso e inútil, já que são sobejamente conhecidos. A leitura desses textos eruditos é apaixonante, mas deixa um travo amargo: os dois grandes próceres da gesta lusitana dos mares do sul, que permitiu a D. Manuel intitular-se além de Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África, também o de «senhor da Guiné e da conquista, navegação e comércio da Ethiopia, Arábia, Pérsia e Índia e etc.» não passaram afinal de meros executores de duas rotinas.

Os seus tão badalados feitos mais não foram do que o coroamento oficial dos esforços de não se sabe quantos heróis ignorados, cujos nomes foram imolados por razões sigilosas de estado, sustentadas por um déspota esclarecido. Ganharam a ciência e o saber, mas eu perdi as minhas referências. Os meus heróis são afinal nomes de conveniência para substituir os de «soldados desconhecidos» de outrora, de quem nem sequer as campas sobraram.

Tudo se terá passado assim? Não creio. Julgo haver até indícios suficientemente claros para se concluir que, nem Gama nem Cabral tiveram conhecimento prévio das rotas percorridas, ou das terras descobertas. Creio, isso sim, que os brilhantes raciocínios e consequentes ilações dos abnegados estudiosos (modernos e contemporâneos) resultaram – esses sim – do conhecimento prévio e exacto dos condicionalismos geográficos, astronómicos, etc., dos quais nem Gama, nem Cabral, nem tão pouco os seus pilotos tiveram prévio conhecimento, ou sequer suspeitaram. Cotejemos alguns, sem qualquer ordenamento especial:

- Estando os navios de Vasco da Gama ao largo de St.ª Helena invocou Pêro de Alenquer a sua viagem velha de dez anos, feita com Bartolomeu Dias, para estimar a localização da esquadra, trinta léguas à ré do Cabo da Boa Esperança. Se outros navegadores tivessem explorado o Atlântico-Sul por largo nesse decénio, qual a razão da escolha de Alenquer para piloto desta viagem?
- Acerca da orientação astronómica, qual a eficácia dos instrumentos no mar alto para ir controlando e corrigindo as derrotas? Tal como Mestre João em Porto Seguro também Vasco da Gama vai a terra em St.ª Helena verificar a latitude com um grande astrolábio de madeira, visto

os de bordo não serem fiáveis, por causa do seu reduzido tamanho e pelo arfar das embarcações. Mestre João é mais explícito do que o anónimo relator da viagemde Vasco da Gama; com efeito refere também dificuldades para obter medições correctas nos mares das Canárias e de Cabo Verde, assim como as de leituras e manuseamento das «Tábuas da Índia». Refere também as divergências com Pêro Escobar e com outros pilotos, referindo a D. Manuel o caricato das discussões sobre polegadas e que só na arribada ao Cabo da Boa Esperança saberiam quem tinha razão nos cálculos efectuados: Se ele com o astrolábio, se os pilotos com as suas «pulgadas».

- Mestre João pensa estar numa ilha, inserida num arquipélago. Para D. Manuel ter ideia da localização de Porto Seguro, Mestre João recomenda-lhe a consulta de um velho mapa-múndi, ainda sem referências exactas, que está em mãos de Pêro Vaz Bisagudo. O valor dessa carta deveria ser considerado nulo, senão como seria possível que um tão privado colaborador do rei, como era Mestre João, não soubesse da indubitável existência do Brasil (a qual ia ser oficializada por Cabral) existência que até o Bisagudo conhecia há muito e referia por fora sem rebuço? Ou seja, o Bisagudo conhecia as viagens secretas... afinal sem qualquer secretude e – o que é mais estranho – sem o conhecimento de tais viagens ter aproveitado aos técnicos responsáveis por uma esquadra de treze navios, com efectivos numerosos em equipagem e tropa de linha e que, na correspondência particular para o rei se refira a surpresa do achado, em vez da confirmação do segredo.
- Se tudo estava tão estudado, porque é que Vasco da Gama saiu de Lisboa na época errada relativamente à periodicidade das monções do Índico? Além disso, se Gama conhecia o caminho mais curto e favorável para travessia do Atlântico por largo, porque demorou três meses de Cabo Verde ao Cabo da Boa Esperança e recomendou a Pedro Álvares Cabral que não parasse em Cabo Verde se tivesse mantimentos e lenha para quatro meses? Quatro meses? Mais ainda do que os três que ele próprio gastou? Muito mais do que gastaram todas as expedições anuais para a Índia empreendidas desde então?
- Como é que, conhecendo o caminho por largo através dessas viagens secretas, bem como a «longura» e a «ladeza» do Cabo da Boa Esperança desde há dez anos, Vasco da Gama o não dobrou na carreira? Porque errou 30 léguas na derrota indo ensacar-se na costa ocidental africana? Com efeito, demorou mais tempo do que ninguém, incluindo ele próprio na sua segunda viagem para a Índia em 1502.

Os estudiosos modernos concluem mesmo haver conhecimento do Brasil e da volta do sudoeste (por parte dos plenipotenciários portugueses) em Tordesilhas, ou seja, as tais viagens secretas foram estudadas, decididas e executadas (com durações de ida e volta desconhecidas, mas certamente longas) em menos de cinco ou quatro anos, tendo ficado outro tanto tempo a aboborar... sabe-se lá porquê? Contudo, apenas seis meses após o regresso de Vasco da Gama, mais de uma dúzia de navios estava prestes a zarpar para a Índia supostamente com a missão complementar de arribar ao Brasil.

Falta lógica em tudo isto. Tordesilhas não pode estar ligado a tais factos ditos sigilosos. A verdade é que D. João II queria um paralelo a marcar a divisão do Orbe determinada no tratado das Alcáçovas. Esse foi o tratado que alcançou, não por causa de hipotéticos territórios ocidentais e caminhos sigilosos, praticados no Atlântico Sul por largo, mas para manter os marinheiros espanhóis o mais afastados possível da Costa da Mina, costa que até mandou fortificar.

Os Reis Católicos é que, aproveitando a espanholidade do Papa Alexandre VI e sentindo-se mais afoitos para novos empreendimentos após a conquista do reino de Granada transformaram o paralelo divisório das Canárias no meridiano distante 100 léguas para Ocidente dos Açores, afastando desse modo os portugueses de todas e quaisquer rotas ocidentais fáceis para alcançar o Oriente, uma das quais cuidavam ter-lhes sido facultada de mão beijada por Colombo. Assim, aceitaram discutir a longitude da sua divisória meridiana em Tordesilhas, convictos de, no essencial, ela ser indubitável.

Por seu lado, em Tordesilhas, D. João II sabia ter, desde há cinco anos, uma passagem pelo Sul de África para o Oceano Índico, descoberta por Bartolomeu Dias. Não pudera ainda concretizar o prosseguimento da rota atlântica no Oceano Índico até Calecute, talvez porque as muitas dificuldades da política de confronto com a nobreza, os problemas sucessórios, as guerras do Norte de África e, porventura, até os achaques da doença que o minava lhe não davam tréguas. Enviou os seus plenipotenciários a Tordesilhas em perda: Com efeito, como opor-se a uma bula, ou seja, a uma decisão oficialmente de iniciativa papal? Podendo todos os marinheiros ibéricos navegar sem limites pelo Atlântico-Sul, como evitar interferências de Espanha com a longínqua Costa da Mina? A sua sagacidade funcionou de facto, mas para afastar possíveis vizinhanças indesejáveis de eventuais percursos marítimos espanhóis para sudoeste. Para alongar de 100 para 370 léguas a divisória meridiana imposta, usou um argumento incontestável: invocou os princípios da justiça salomónica. que são indiscutíveis e resultam sempre.

O Professor Adão da Fonseca no seu interessantíssimo estudo denominado «Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico» reproduz na pág. 120 um mapa espanhol coevo de Tordesilhas, tendo sobreposto o contorno actual do continente americano, assim como os meridianos das 100 e das 370 léguas para oeste dos Açores e de Cabo Verde.

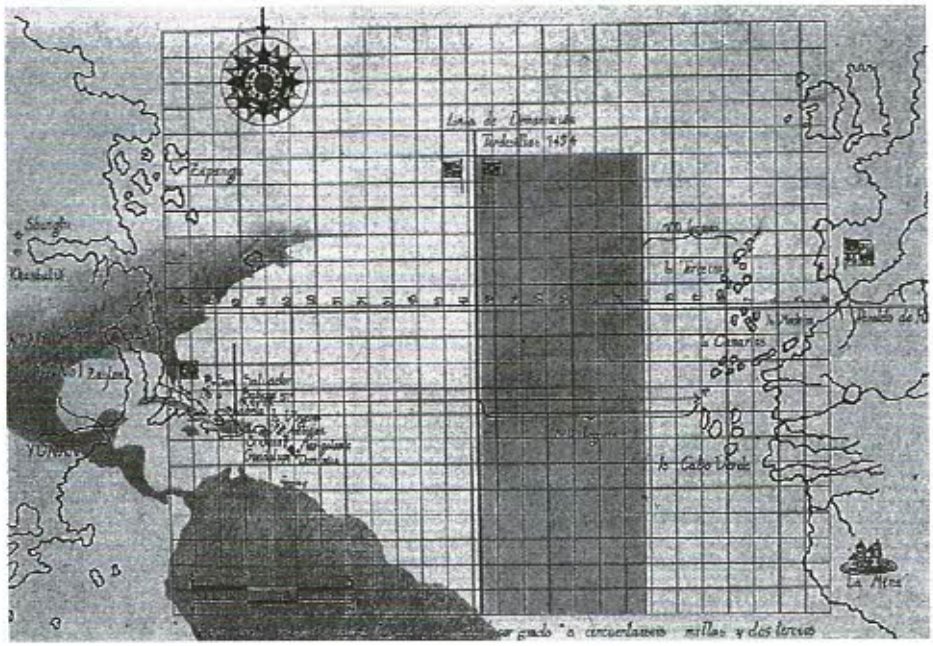


Fig. 4

É aí bem visível estar este segundo meridiano igualmente distanciado dos arquipélagos portugueses a nascente (Açores e Cabo Verde) e das ilhas espanholas descobertas a poente na primeira viagem de Colombo, ou seja, até à data de aceitação das bases negociadas em Tordesilhas.

O continente americano (norte e sul), o Brasil, os caminhos marítimos do Atlântico-Sul, tudo eram imponderáveis nessa época. Para os Reis Católicos, Colombo chegara ao extremo oriente asiático e não ao oriente americano; o Oceano Pacífico não existia e as proporções do globo terrestre eram bastante mais modestas do que as posteriormente determinadas com precisão. Esse mapa espanhol até o declara. Com efeito tem na base uma legenda que diz «dicha carta responde catorce léguas e um sexto por grado, o cinquenta e seis millas e dois terços», medidas do grau terrestre bem diferentes das 18 léguas usadas por Duarte Pacheco Pereira no seu Esmeraldo de Situ Orbis.

O mapa-múndi de então mostravam um hemisfério-sul fronteiro a África ocupado apenas com mar e com ilhas, não havendo portanto suspeição do Brasil.

Só admitiam no extremo sul a terra austral desabitada por causa da sua suposta altíssima temperatura. Conhecendo-se então apenas a Ásia, sem «Américas» nem Pacífico, essa noção até está correcta. Não sei qual ou quais representações do Orbe foram então conhecidas em Portugal, mas a de Fra Mauro deve tê-lo sido.

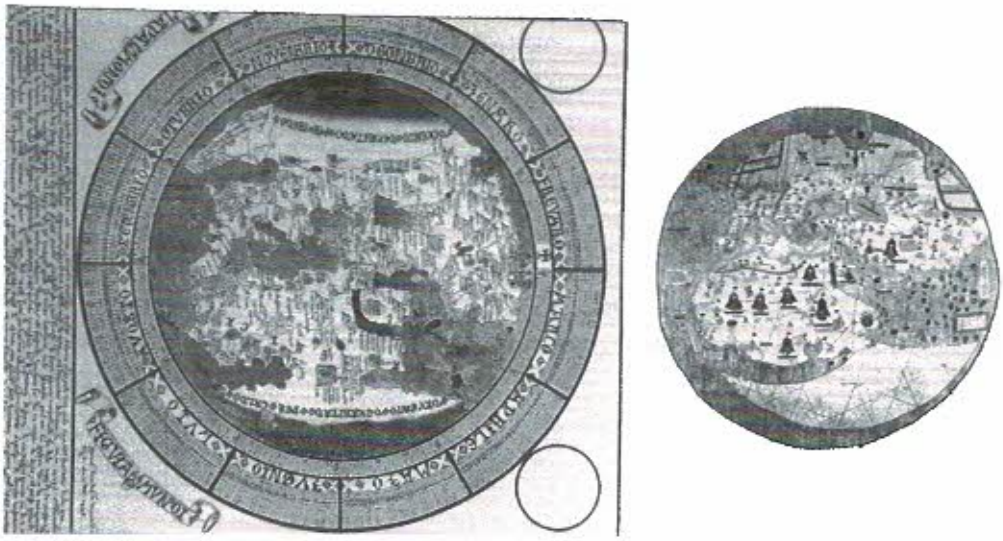


Fig. 5

Tal como naqueles, também neste, abaixo da equinocial, só a massa territorial africana e a exagerada ilha de Madagáscar avultam. (Fig. 6)

O mesmo sucede com os de tradição ptolomaica. Só o de Martelus exagera e distorce as dimensões da Cochinchina e da Malásia, tal como distorce a da África em longitude ao colocar o Cabo da Boa Esperança no meridiano de Ádem. (Fig. 7)

Mais explícita é a representação oceânica de Toscanelli.

Também neste só mar e ilhas são assinalados; só o vasto oceano navegável avulta a sul da equinocial. (Fig. 8)

Como poderia então D. João II pensar numa improvável existência do Brasil? Existência da costa oriental asiática (que afinal se revelou americana) sim; brasileira nunca.

Em suma: Para Espanha basta que Tordesilhas negue a Portugal qualquer passagem franca para poente, concorrencial da sua para a Índia; foi essa, para os Reis Católicos, a preferência por uma fronteira meridiana. Para Portugal é necessário que a fronteira meridiana se afaste o mais possível do ouro da Mina em África (onde marinheiros espanhóis já se haviam aventurado) mas para isso convinha propor uma divisória equânime de modo a não suscitar dúvidas, nem levantar suspeitas. Aí sim, houve sigilo muito bem guardado. A divisão equânime das águas entre arquipélagos escondia, afinal, o desejável afastamento de Espanha relativamente à África.

Assim, os esquemas de Gago Coutinho demonstram a sua inteligência e saber, mas são apenas possíveis para quem domina completamente as ciências



Fig. 6 – Planisfério de Fra Mauro (em posição invertida)

náuticas e de orientação astronómica, ciências essas que apenas se esboçavam ao tempo de Tordesilhas. (Fig. 9 e 10)

D. João II não escondeu vastos territórios, nem salvaguardou caminhos sinuosos no Atlântico; talhou, isso sim, salomonicamente o mar-oceano de então em duas partes iguais, levando, segundo é tradição, Isabel a Católica a comentar confiante: – «Se ele quer ser rei da água, dêem-lhe água».

Finalmente constato que quando se estudam e discutem estes problemas das primeiras travessias oceânicas alargadas para o Cabo da Boa Esperança apenas se referem duas viagens, omite-se a terceira, à qual prefiro chamar segunda levada a cabo por João da Nova em 1501.

Assim a designo, porque Pedro Álvares Cabral partiu de Lisboa em Março de 1500, ou seja cerca de meio ano após a chegada de Vasco da Gama. Benefi-

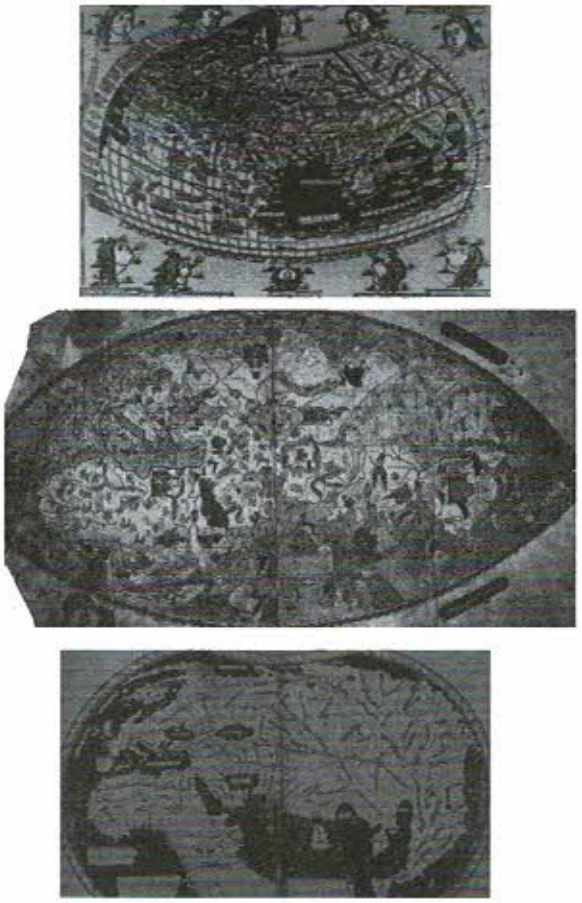


Fig. 7

ciou portanto das experiências da viagem anterior à sua, tendo recebido até instruções escritas pelo Almirante.

João da Nova parte em Março de 1501, seis meses antes da chegada de Cabral, só acontecida em Agosto desse ano. Nada aproveitou portanto da experiência dessa viagem; partiu – como Cabral – orientado apenas por Vasco da Gama.

A descrição do percurso atlântico da viagem de João da Nova – «alcaide pequeno da cidade de Lisboa, galego de nação e de nobre linhagem, por ser homem que entendia bem os negócios do mar e ter gasto muito tempo em armadas que neste tempo se fizeram para os mares de além, onde sempre andou em honrados cargos» (tal como João de Barros o retrata) – é uma descrição tão elíptica como esta apresentação. É, com efeito, um relato bastante sucinto. Entre

RECONSTRUÇÃO DA PRESUMÍVEL CARTA DE TOSCANELLI

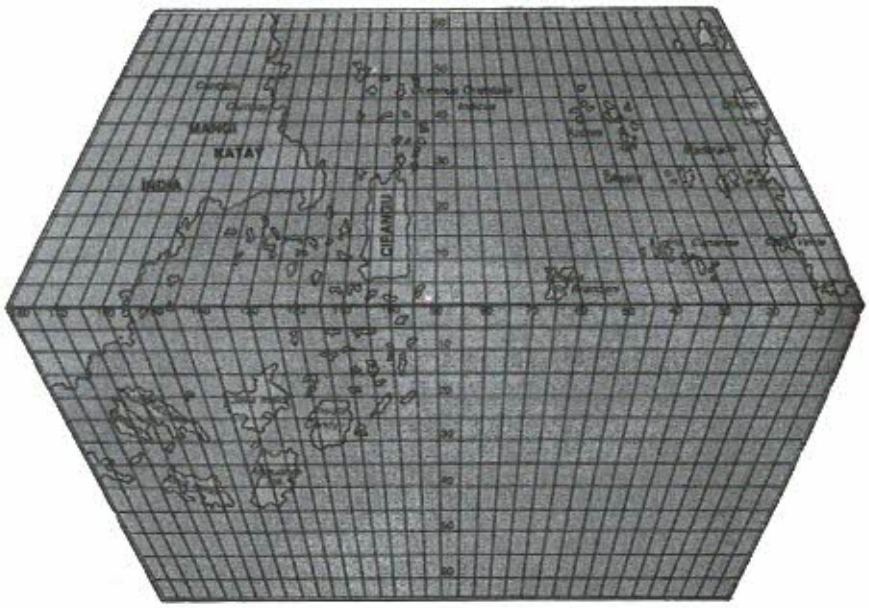


Fig. 8 – Reconstrução da presumível carta de Toscanelli



Fig. 9

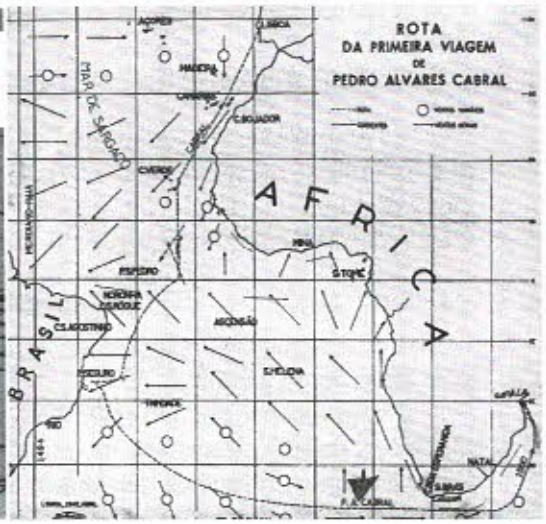


Fig. 10

Lisboa e a Aguada de S. Brás, Barros apenas refere: «... e tanto que foram prestes se fizeram à vela no porto de Belém a cinco dias de Março do ano de quinhentos e um. Na qual viagem, passados oito graus além da linha equinocial contra o sul acharam a uma ilha a que posseram nome da Conceição (hoje Ascensão) e, a sete de Julho foram surgir na Aguada de S. Brás».

Descrevendo a viagem de Vasco da Gama, Alvaro Velho, ao narrar os sucessos após a partida de Cabo Verde refere um acidente havido a 3 de Agosto com uma verga do S. Gabriel, seguido do encontro com umas aves e com uma baleia. A armada encontrava-se nesta altura 200 léguas afastada de S. Tiago.

Após informar que pairaram dois dias e uma noite, gastos na reparação da avaria na verga, Álvaro Velho faz o seguinte relato:

> *«E em 22 dias do dito mês (de Agosto) indo na volta do mar, ao sul quarta do sudoeste achámos muitas aves feitas como garções, e quando veio a noite tiravam contra o susueste muito rijas, como aves que iam para terra. E neste mesmo dia vimos uma baleia e isto bem oitocentas léguas em mar».*

Álvaro Velho refere portanto que acharam muitas aves; não diz que as viram voando, deslocando-se, tal como aconteceu com a baleia que, essa sim viram, ou seja, a baleia nadava no mar à vista dos navios.

Deverá, pois, concluir-se que o bando das aves estava poisado no mar, ao sul quarta do sudoeste do local do oceano onde então navegavam. Acharam-nas como se fossem ilhas.

A análise da descrição, feita ponto por ponto, é a seguinte:

«indo na volta do mar».

As expressões de então, «volta do mar» e «volta da terra», indicam que o navio se afastava pelo mar fora (no primeiro caso) e que se aproximava do lugar da partida, no segundo. Assim, Álvaro Velho diz que se iam afastando da Ilha de S. Tiago, sem explicitar em que direcção; com efeito, atrás referira apenas situarem-se as naus a duzentas léguas de S. Tiago, ao sul do Equador.

A descrição prossegue assim: «ao sul quarta do sudoeste achamos muitas aves feitas como garções».

É bem patente que navegam com rumo ao sul e viram «a sul quarta do sudoeste», ou seja, pela amura de estibordo, quase à proa, algo que estava sobre o mar, ao longe. À medida que se iam aproximando verificaram ser um bando de aves poisadas na água. Por isso diz que as «acharam», como se fossem uma ilhota, ou como tantas porções de território se tinham vindo a «achar» ao longo dos anos.

Na prossecução da singradura para sul, Álvaro Velho não o diz, mas por certo as aves foram sendo avistadas ao largo mais para sudoeste, depois para oeste, para noroeste e, até podem ter deixado de as avistar.

À tardinha as aves levantaram vôo e eles voltam a vê-las, mas agora voando. Vinham de nor-noroeste e «tiravam muito rijas para su-sueste, como aves que iam para terra».

Iam para terra, sim; iam para um local então ainda desconhecido dos portugueses – a ilha de Ascenção – ilha que as aves conheciam muito bem e o seu sentido de orientação permitia detectar sem a terem à vista. Estava então a armada de Gama bem 800 léguas em mar de um ponto de referência não explicitado por Álvaro Velho. Têm-se aventado alguns com pouca convicção. Por mim creio estar esse ponto do Oceano distante (grosso modo), a oitocentas léguas de Lisboa. «Em mar» será outra forma verbal de dizer «na volta do mar».

Só posteriormente os navios de João da Nova «acharam» (como diz João de Barros, usando o mesmo termo de Álvaro Velho relativamente ás aves) essa ilha de Ascensão, pelo acaso de uma diferença ligeira de rumos de uma idêntica singradura nas duas viagens (do Gama e de João da Nova), ambas dirigidas para sul desde pouco adiante da Ilha de S. Tiago.

Desde o encontro com as aves e a baleia em fins de Agosto e até fins de Outubro, Álvaro Velho (tal como Barros, acerca de João da Nova) não refere qualquer sucesso ou percalço da viagem. Com efeito só em 27 de Outubro relata o aparecimento de fauna marinha austral. Depois regista o encontro de sinais de terra no primeiro dia de Novembro e finalmente vista de terra em 4 desse mesmo mês. Quatro dias depois lançavam âncora em St.ª Helena.

Marcando num mapa de Gago Coutinho o lugar geométrico dos pontos do oceano situados a cerca de 200 léguas de S. Tiago e traçando uma linha su-sueste – nor-noroeste passando pela Ilha de Ascensão encontra-se o ponto onde a tripulação «achou» primeiro e viu depois as ditas aves voando rijas para terra. Parece dever inferir-se que a singradura de Vasco da Gama é assim muito mais interiorizada (relativamente a África) do que a proposta por Gago Coutinho e bastante parecida com a de João da Nova. Se Vasco da Gama – a fim de evitar a deriva para oeste (ou para oes-sudoeste) que pensava não lhe convir – tivesse conseguido interiorizar mais a singradura, tal como parece ter querido, não teria esforçado o aparelho do navio até ao ponto de partir uma verga e navegando mais cingido à Costa de África, haveria sido ele o descobridor da Ilha de Ascenção. Esta derrota singrada por Vasco da Gama desde Cabo Verde, comprovada pela de João da Nova, deve ter sido feita com muitas dificuldades e provavelmente com calmarias, com ventos contrários, com singraduras caprichosas, penando a esquadra durante três desesperantes meses que Álvaro Velho omite, indo por fim ensacar-se em St.ª Helena, trinta léguas à ré do Cabo, como diria Pêro de Alenquer. Tudo isto explica também porque razão só oito dias antes de ver terra

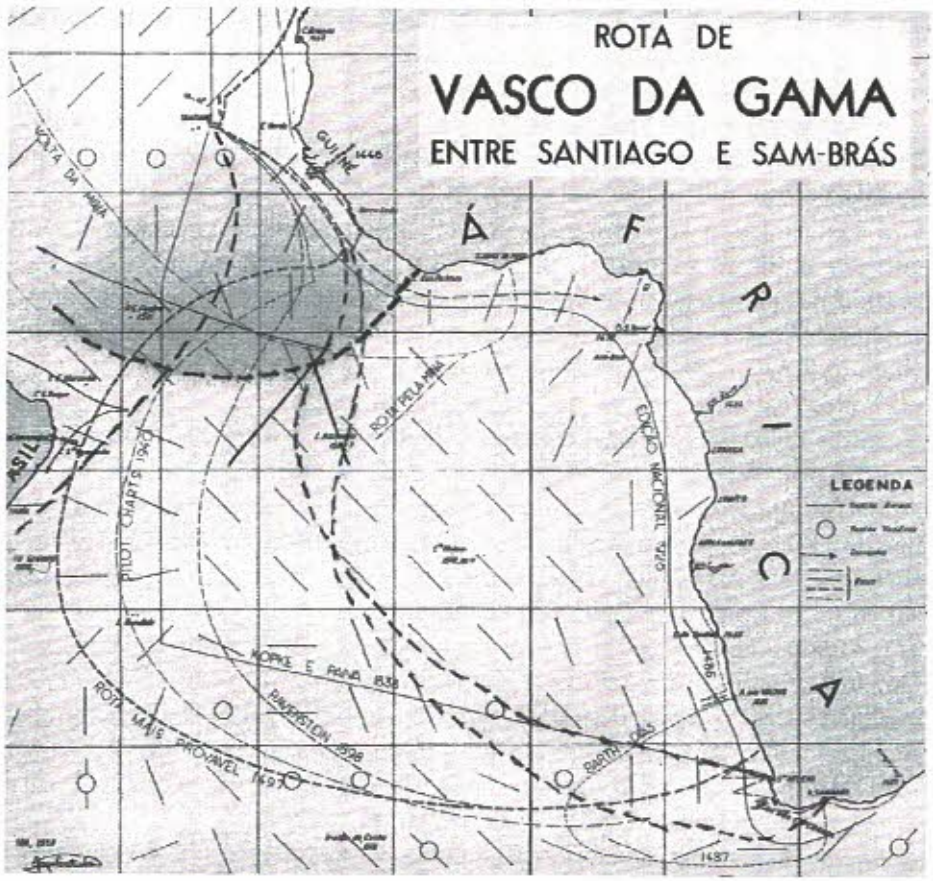
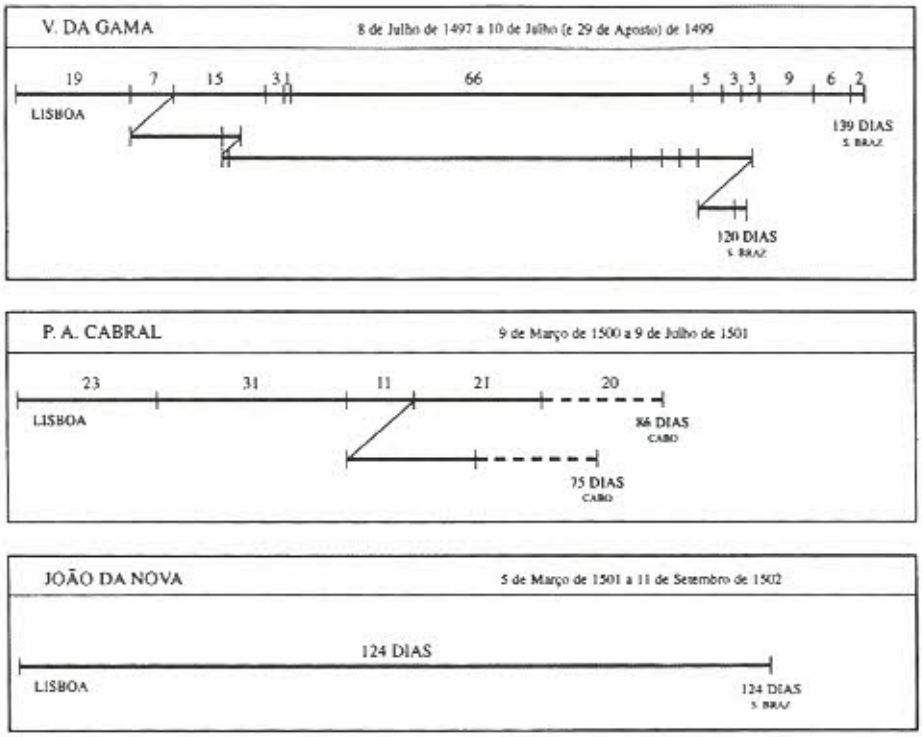


Fig. 11

encontraram – como refere Álvaro Velho – fauna marítima austral. Se a rota seguida fosse a proposta por Gago Coutinho ou seja, com desenvolvimento sul mais longo e pronunciado para ocidente, por certo muito antes as baleias, as focas e os lobos marinhos teriam sido avistados. Este troço de viagem demorado e possivelmente tormentoso não é de estranhar. No Oceano Indico, Álvaro Velho diz ter durado 24 dias a travessia desde Melinde até ao Malabar nas imediações de Calicute e três meses a viagem de volta, desde a ilha de Angediva no Industão até Mogadouxe, na África Oriental.

– Vasco da Gama gasta 139 dias para ir de Lisboa à Aguada de S. Brás, ou, descontando os tempos em que esteve surto ou a pairar, 120 dias de navegação efectiva, sem conhecermos as amplitudes de longitude das singraduras praticadas (para ocidente e oriente).



- João da Nova faz a viagem em 124 dias, não se sabendo quantos gastou surto na Ilha de Ascensão, ante a qual surgiu por acaso.
- Pedro Álvares Cabral, partindo também de Lisboa e descrevendo no Atlântico-Sul o mais longo arco possível, por sudoeste, gastou 75 dias apenas até ao Cabo da Boa Esperança, ou 64 de navegação efectiva.

A viagem proposta por Gago Coutinho é tecnicamente a mais perfeita. Se aqueles navegadores a tivessem feito, Vasco da Gama e João da Nova não teriam demorado tanto tempo, João da Nova não descobriria a Ilha de Ascenção, nem Vasco da Gama teria arribado à costa ocidental da África (em Sta. Helena) com as consequentes dificuldades de montar o Cabo.

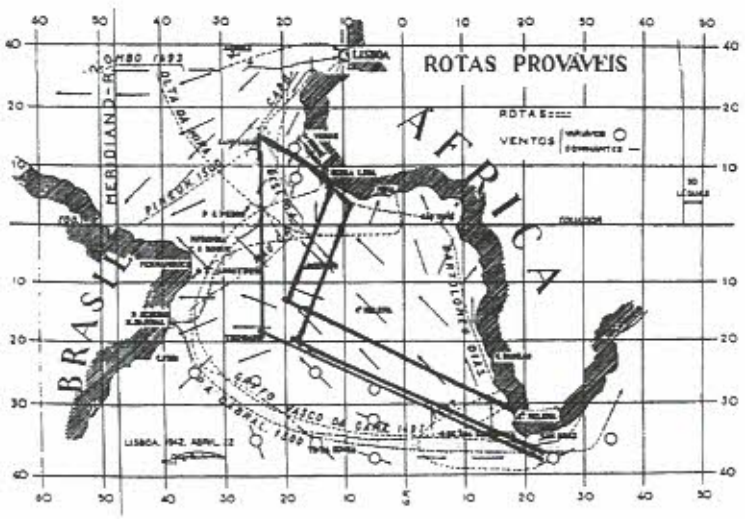
Pedro Álvares Cabral, deixando-se descair para sudoeste, conforme indicações de Vasco da Gama, a fim de atingir mais confortavelmente a almejada passagem para o Índico, (a su-sueste) tanto confiou no vento e no mar, ou tanto erraram os seus pilotos nas estimas, que acabou por se ensacar também, mas do outro lado do Atlântico, na costa brasileira.

Gago Coutinho sabia o que os três ignoravam, porque não houve, antes das suas, quaisquer viagens exploratórias no Atlântico-Sul pelo mar largo (pelo golfão, com então se dizia) que os pudessem ter esclarecido.

Bastante tempo depois de 1501, ou seja, quando Duarte Pacheco Pereira redigiu o seu Esmeraldo de Situ Orbis, já se teria aprendido tudo, pelo que explicita: «Todo o navio que estever no Cabo Verde e houver de ir para a índia, se lho vento servir a seu prazer, deve fazer o caminho do sul seiscentas léguas; no fim das quais, se verdadeiramente as tiver andadas, será em desanove graus de ladeza, do círculo equinocial contra o polo Antártico. E haverá da tal nau ao Cabo da Boa Esperança, oitocentas e cinquenta léguas, no qual lugar onde a nau estiver se deve fazer o caminho les-sueste; por esta via irão parar fora do dito cabo quarenta léguas, em mar, dele; em termo das quais estará em trinta e sete graus de ladeza, da mesma equinocial contra o polo Antárctico; e então lhe demorará o Cabo da Boa Esperança ao nordeste e quarta do norte, pelo qual rumo se deve ir buscar».

E acrescenta com um delicioso e justo saber fabiano: «Mas tudo o que dito é se diz com cautela, servindo o vento a prazer dos mareantes; e quando for contrário, a razão, o siso, a prática lhe ensinará o que se deve fazer».

Foi o que fizeram Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e João da Nova: o siso e a prática lhes indicaram as rotas; viagens exploratórias houve, com efeito – foram as deles.



ROTAS ESQUEMÁTICAS

D. PACHECO PEREIRA
V. DA GAMA
P. A. CABRAL
COLOMBO PINZON

Como não quero arriscar desenhos de derrotas e singraduras de que nada sei, tomo o sábio conselho de Duarte Pacheco Pereira, resumindo tudo isto apenas em esquemas.

Assim as viagens esquematizadas, apontadas na carta, tendo por fundo a lição de Gago Coutinho, são comparáveis entre si e mostram como – a meu ver – se tratou de primícias, levadas a cabo com denodo por gente valorosa que arriscou consciente do que pretendia e confiante em que, melhor ou pior, a sua incipiente ciência os poderia ajudar. Sempre avançando com passos experientes, não só conseguiram atingir o ponto de passagem essencial, como também acabar por definir a melhor rota.

DURAÇÕES DO PERCURSO LISBOA — INDIA

(POR AMOSTRAGEM)



◆ CABO VERDE
● BRASIL — AVES — FAUNA MARITIMA
■ CABO DA BOA ESPERANÇA

Na segunda viagem de Vasco da Gama (quarta de Lisboa para a Índia) o percurso ideal que Duarte Pacheco Pereira esquematiza é definitivamente o que Gago Coutinho determinou com exactidão e foi repetido com êxito durante séculos.

A descoberta da ilha de Tristão da Cunha o comprova e a simples relação de uns tantos o mostra claramente. Com efeito os tempos gastos fixam-se desde a quarta viagem (segunda de Vasco da Gama) com razoável regularidade.

Em suma: Não pode ter havido viagens exploratórias e eu não perdi os meus heróis paradigmáticos.

ACADEMIA DE MARINHA

A «ESTRADA DO MAR» E AS MATRIZES EDUCACIONAIS DA EXPANSÃO PORTUGUESA

JOÃO ABEL DA FONSECA

LISBOA – 2004
XI

A «ESTRADA DO MAR» E AS MATRIZES EDUCACIONAIS DA EXPANSÃO PORTUGUESA

Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 29 de Junho de 2004, pelo Dr. João Abel da Fonseca.

«A audácia de querer «ver» o que está para além da realidade conhecida, em termos de espaço, fez os descobrimentos. Mas não foi acompanhada, temos de dizê-lo, pela audácia de pensar o observado, no sentido do que está «para além do visto», com os olhos da racionalidade, para chegar a outras faces do real e de conceber outras «possibilidades» disso que se vê como real.»

Jorge Borges de Macedo, «Observação, Cultura Científica e Descobrimentos», in *Portugal no Mundo, Portugaliae Historica*, 2.ª Série – Volume I, Lisboa, FLUL – Instituto Histórico Infante Dom Henrique, 1991, p. 167 [139-168].



Ao muito illuſtre ſenhor Dom LIONIS PEREIRA ſobre o liuro que lhe offerece Pero de Magalhães: tercetos de Luis de Camões.

1 DEpois que Magalhães teue tecida
A breue hiſtoria ſua que illuſtraſſe,
A terra Sancta Cruz pouco ſabida.
2 Imaginando a quem a dedicaſſe,
Ou com cujo fauor defenderia
Seu liuro, de algum Zoilo que ladraſſe.
3 Tendo niſto occupada a fantaſia,
Lhe ſobreueo hum ſono repouſado,
Antes que o Sol abriſſe o claro dia,
4 Em ſonhos lhe aparece todo armado
Marte, brandindo a lança furioſa,
Com que fez quem o vio todo enfiado,
5 Dizendo em voz peſada & temeroſa,
Não he juſto que a outrem ſe offereça
Nenhũa obra que poſſa ſer famoſa,
6 Se nam a quem por armas reſplandeça,
No mundo todo, com tal nome & fama,
Que honor immortal ſempre mereça.
7 Iſto aſsi dito, Apol que da flama
Celeſte guia os carros, da outra parte
Se lhe apreſenta, & por ſeu nome o chama

A 2 Dizendo

Dedicamos esta Comunicação a S. Ex.ª o Senhor Almirante Rogério d'Oliveira recordando, logo de início, versos de Camões, publicados pela primeira vez, em Lisboa, no ano de 1576, na *Historia da prouincia sãcta Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil*, de Pêro de Magalhães de Gândavo, seu amigo

do tempo de serviço no Oriente, que lhos pedira para louvar Dom Leónis Pereira, *governador que foi de Malaca e das mais partes do Sul na India*. São tercetos, e aqui deixamos alguns, por sabermos que muito admira o sublime poeta:

«[...]

He justo que a escritura na prudencia
Ache sua defensam, porque a dureza
Das armas, he contraria da eloquencia:
Assi disse, & tocando com destreza
A citera dourada, começou
De mitigar de Marte a fortaleza:

Nunqua Alexandro, ou Cesar nas confusas
Guerras, deixarão o estudo hum breve espaço,
Nem armas das ciencias sam escusas.
Numa mão livros, noutra ferro & aço:
A huma rege & ensina, & outra fere
Mais co saber se vence que co braço.

Porque só de nam ser favorecido
Hum claro espirito, fica baixo & escuro,
E seja elle com vosco defendido,
Como o foy de Malaca o fraco muro.»

I – INTRODUÇÃO

Dilatar a Fé, comerciar, viajar, povoar e administrar espaços territoriais, mais ou menos extensos, motivaram todos os homens ligados ao fenómeno da Expansão Portuguesa à prática da troca de conhecimentos, consubstanciada ou não, naquilo a que podemos chamar de matrizes educacionais.

Num arrebatado improviso, ouvimos de Natália Correia, há já alguns anos, perante a estupefacta reacção duma plateia ilustrada, o enunciar da sua conclusão sobre a presença dos Portugueses no Mundo – da vivência comunitária destes evidenciara-se, segundo a poeta, uma forte vocação *pénico-epopeica*. À parte o neologismo charro, que nada nos fazia ligar ao cartaginês, sua acepção erudita, queria obviamente referir-se a uma postura miscigenizante.

Pensamos nós no que teriam ensinado às suas extensas proles o bacharel da Cananeia, a que se referiram Pêro Lopes de Sousa, no seu *Diário da Navegação* e Diogo Garcia, na sua *Relação da Viagem ao Rio da Prata*, ou o «Cara-

muru», aquele náufrago Diogo Álvares Correia que se consorciou com a jovem tupinambá Paraguassu, filha dum dos chefes principais do gentio brasileiro.

Ensinar a «*Doutrina Christã*», a ler, a escrever e a contar teriam tantos outros exercitado, eclesiásticos e leigos, a tantos outros nativos, não ligados a si por laços de sangue, como aqueles outros atrás referenciados. E assim aprenderam meninos mauros, japões, chinos, abexins, birmãs ou persas, como meninas bengalas, tupiniquins, cambaiates, timorinas, zanzibaritas ou peguanas.

As centenas de Crónicas da nossa Expansão não deixaram, por mãos alheias, o relato da força de vida daqueles que embora não conhecendo como se «ajuntavam as letras», nem por isso se privaram de ensinar o que sabiam, aos seus herdeiros naturais, ou tão-só ao mais extravagante dos gentios, na mais longínqua paragem do interior duma qualquer das Áfricas, das Américas ou das Ásias onde algum dos nossos chegou.

Permanecemos na Memória e na História desses Povos, não só porque ensinámos a Língua e mostrámos a Fé, mas especialmente porque ensinámos os ofícios e soubemos aprender a divulgar Cultura: a popular, a média e a erudita. Do mesmo modo fomos capazes de apreender as novidades dum novo conhecimento, bebido naquelas novas áreas civilizacionais a que outros chamaram Novo Mundo. Foi a troca de informações, hoje alcandorada a teses universitárias soleníssimas, em países estranhos àquele processo, que nos fez diferentes na epopeia da Expansão.

Faremos do tema a singela abordagem que o tempo e o espaço permitirem, abrindo possíveis caminhos de investigação, que a nossa História Pátria merece, sem falsas modéstias ou complexos castradores da grandeza do nosso passado.

Há pouco mais de um ano, em comunicação a esta Academia, Fernando Carvalho Rodrigues(1), «o pai do satélite português», apresentou um trabalho desenvolvido numa tese de doutoramento que orientou, sobre *A Teoria dos Sistemas Complexos, aplicada à Expansão dos Portugueses na descoberta da estrada do Mar*, tendo como baliza cronológica os anos de 1415-1543 – da tomada de Ceuta à chegada a Tanegaxima, no Japão.

Foi assim possível, «juntando números», que associaram ao longo dos anos, a quantidade de habitantes das populações ribeirinhas visitadas, estabelecer a «curva da logística», enquanto a distância que separava os dois pontos geográficos se ia dilatando. A curva permitiu visualizar um «comportamento emergente», próprio da função matemática que a define, e caracteriza situações não explicáveis através de comportamentos precedentes. Podemos simplificar a ideia referindo, por exemplo, que as características da água nos seus três

(1) Vd. Fernando Carvalho Rodrigues, *Humanidade: do local ao planetário*, Lisboa, Academia de Marinha, 2004. (Separata da comunicação apresentada na Sessão de 3 de Junho de 2003)

estados físicos, se não explicam pelo conhecimento do estado imediatamente anterior.

Consignados os parâmetros tornou-se possível medir, arredando das conclusões a Ideologia, e fazendo perceber que os Descobrimentos foram as pontes, mas a verdadeira «descoberta» foi a estrada do Mar. O Mundo, como agrupamento, cresceu, porque ficou com um maior número de elementos, mas tornou-se mais simples, o que prefigura uma diminuição da quantidade de informação, e portanto um processo de Globalização em curso, ou se se preferir uma «simplificação da Humanidade» através da estruturação dum conhecimento que permanece e perdura.

A lei da propagação, como a mais universal da Física, aplica-se à Expansão porque propaga no espaço, e à Memória porque propaga no tempo. A História será o resultado destas duas propagações, e não terá fim, como há alguns anos atrás alguém(2) sugeriu, porque aquela lei universal em que radica é motor indispensável à própria existência do Universo, e tendencialmente conduz à Globalização.

Como, por certo, já verificaram, não falamos aqui do fenómeno a que vimos assistindo, desde o último quartel do século passado, ligado a uma nova práxis do sistema capitalista internacional. Falamos de estradas da comunicação, como porventura, pela vez primeira, esta expressão foi utilizada num relatório dum comité do Congresso dos EUA, em 1830, que apreciava uma proposta do imortal inventor, brilhante aluno de Humanidades da Universidade de Yale, Samuel Morse.

Falamos da simplificação da Humanidade que Carvalho Rodrigues conseguiu ver naqueles extraordinários biombos Namban, em que primeiro Kano Domi, e depois Kano Naizen representaram a chegada do grande barco negro ao Japão, o desembarque e o cortejo dos Namban-jin(3).

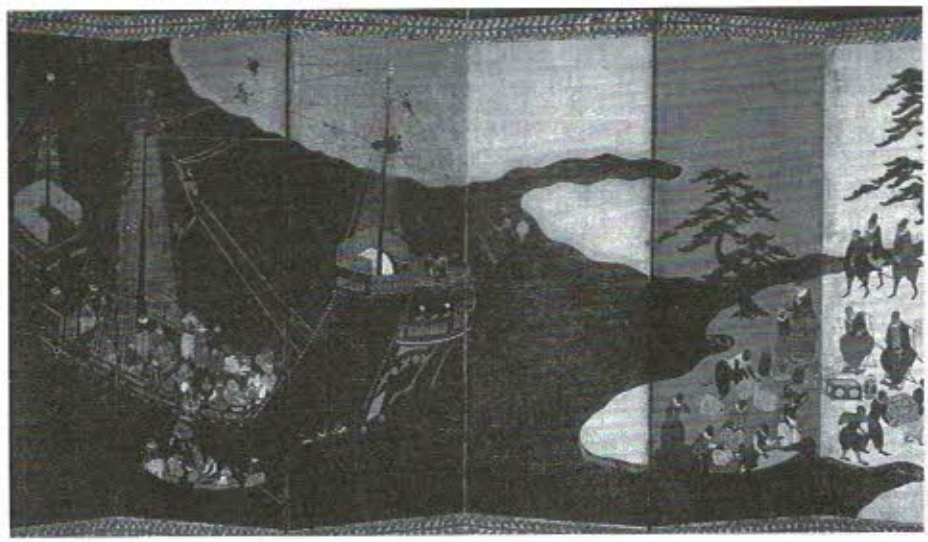
Fez também um ano que numa entrevista, António Nóvoa(4), presidente da Associação Internacional de História da Educação, e um dos maiores especialistas mundiais na matéria, referiu que «*[...] Sobre a educação parece que ninguém é obrigado a respeitar as regras do conhecimento histórico e científico[...]*», para concluir que parece também existir uma necessidade de alimentar uma amnésia sobre o assunto.

---

(2) Vd. Francis Fukuyama, *The End of History and The Last Man*, New York, The Free Press – Macmillan, Inc., 1992.

(3) Vd. Maria Helena Mendes Pinto, *Biombos Namban*, Lisboa, MNAA/FISIPE, 1986. [MNAA/IPPC, 1988, 2.ª ed.].

(4) Cf. António Nóvoa, «A máquina em perpétuo esquecimento» in *Notícias Magazine*, n.º 576, de 8 de Junho de 2003, pp. 72-80. Suplemento ao *Jornal de Notícias*, n.º 372/115, *Diário de Notícias*, n.º 49018 e Diário de Notícias da Madeira, n.º 41194.



Na verdade, já Paul Ricoeur, na sua última obra de grande fôlego, *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*(5), advertia os leitores para o facto da investigação que levara a cabo se revestir de três tipos de preocupações – uma de ordem privada, outra de ordem profissional e uma terceira de ordem pública. Permitam-nos a lembrança desta última, da versão original: «*[...] Je reste troublé par l'inquiétant spectacle que donne le trop de mémoire ici, le trop d'oubli ailleurs, pour ne rien dire de l'influence des commémorations et des abus de mémoire – et d'oubli. L'idée d'une politique de la juste mémoire est à mon égard un de mês thèmes civiques avoués.*»

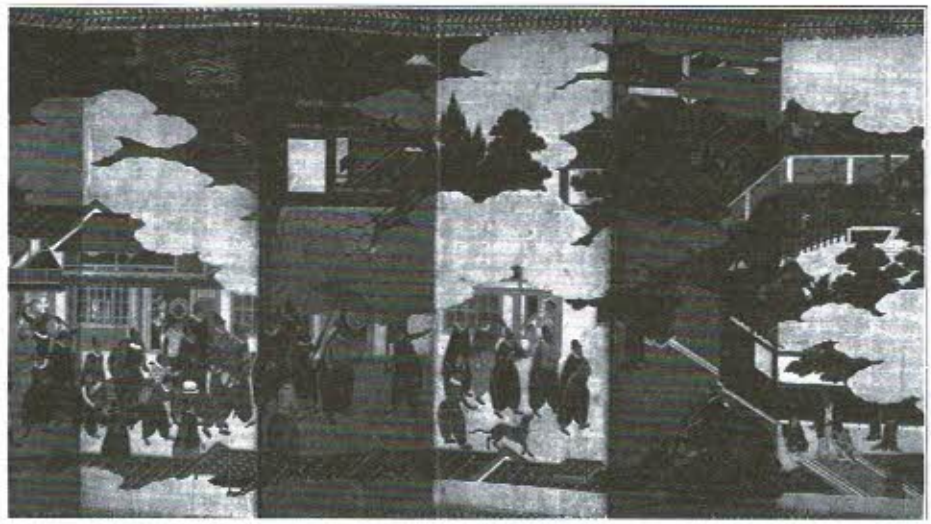
Chegámos então ao ponto mais desejado de qualquer Introdução: perceber o que o autor realmente pretende com o trabalho que se propõe realizar. No caso concreto o tema em assunto foi-nos sugerido pela direcção científica do Curso de Verão que o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica levou a cabo no ano passado(6). A presente comunicação, embora adaptada, foi estruturada como uma lição, o que nos obriga, desde já, a um pedido de desculpas ao douto auditório.

Tentando não defraudar as expectativas criadas em torno da abordagem destas matérias, por um leigo, logo nos pareceu importante fazer realçar que não nos foi possível entender as matrizes educacionais, como aquelas disposições oficiais de quem, como poder, legisla ou institui normas ligadas ao ensino, a partir do momento em que se definiu terem os Portugueses partido para a Expansão.

---

(5) Cf. Paul Ricoeur, *La Mémoire*, ..., Paris, Seuil, 2000, p. I.

(6) Vd. João Abel da Fonseca, «Matrizes educacionais da Expansão Portuguesa» in *A vivência comunitária: história e problemáticas actuais. O desafio educacional – Actas do V Curso de Verão da Ericeira*, Ericeira, ICEA / Mar de Letras, 2004. No prelo.



Curiosamente, deambulando pela bibliografia tida como afim ao tema, fomos encontrar em Joaquim Veríssimo Serrão, aquando do Colóquio «*A Universidade e os Descobrimentos*»(7), palavras a que nos associamos desde já. Sublinhava então o ilustre mestre: «*O tema que venho apresentar sobre A Universidade e os Descobrimentos do Século XV, não constitui matéria de prova, antes um objecto de reflexão. Quero eu dizer que não traz elementos novos no campo documental, pelo que se limita ao enunciado de considerações.*»

Também no ano transacto, num programa televisivo da RTP-2, da autoria da jornalista Ana Sousa Dias, o entrevistado, almirante Nuno Vieira Matias, antigo Chefe do Estado Maior da Armada, chamava a atenção, com grande propriedade, para o facto do próprio processo da Expansão ter nascido como resultado duma escola, em que se resumiu o somatório dos conhecimentos que permitiram o início de tão celebrada aventura. Tal foi a convicção generalizada desta realidade, que houve mesmo a necessidade, ainda no séc. XIX, de inventar uma que nunca existiu – a de Sagres, como tão bem salientou o almirante Max Justo Guedes, aquando das comemorações cabralinas. Importa, assim, evidenciar que o navio foi, ao longo deste processo, uma verdadeira escola de aprendizagem do saber náutico, impulsionador primeiro e sustentado da abertura da «estrada do Mar». A viagem, por si só, e também ela, constituiu uma verdadeira escola e matriz da evolução do conhecimento nas mais variadas áreas da ciência de então.

(7) Cf. Joaquim Veríssimo Serrão, «A Universidade e os Descobrimentos do Século XV» in *A Universidade e os Descobrimentos*, Lisboa, CNCDP / IN-CM, 1993, p. 21.

Que podemos nós concluir do Franciscano que em Goa ensinou a sarar feridas, do Dominicano que em Timor se interessou pela aplicação das plantas medicinais da ilha, do Jesuíta astrónomo que no observatório de Pequim decifrou as constelações, do Mercedário que no Brasil ensinou aos Índios a técnica de conservação dos alimentos, do Oratoriano que em Sofala ajudou Negros islamizados a construírem abrigos , do Capuchinho que no Congo orientou a sementeira de novas espécies, do Teatino que em Marrocos libertou mouros cativos de mouros, ou do Carmelita que nos rios de Guiné introduziu a utilização de redes para a pesca?

Jorge Borges de Macedo assinalava na Expansão Portuguesa o exemplo do primeiro Estado que exportou serviços – toda uma Administração Pública foi enviada, como aparelho e com o pessoal respectivo, para as diferentes áreas em que radicámos Feitorias e desenvolvemos Domínios. Oficiais régios de todas as classes administrativas viajaram, mar afora, com destino às Conquistas, e foram transmitindo o conhecimento das leis, das normas e das regras do comportamento por que se regiam as sociedades ocidentais, tantas vezes adaptando-as, caso a caso, às novas realidades em confronto. Não celebraram D. Manuel I e o rei do Sião, o primeiro Tratado de Amizade, entre duas potências do Ocidente e do Oriente, que entre outras disposições preceituava a necessidade de consulta dos soberanos contratantes em caso de aplicação da pena de morte ou de talhamento de membros aos súbditos respectivos?

> *«O Português, na sua expansão, na sua forma de colonizar, na arte a que deu lugar, nas formas de convivência, pelo campo que abriu à evangelização e à consciência da unidade do homem que ela exprime, deu força ao desenvolvimento na cultura europeia do sentido da convergência e da audiência simultânea dos diferentes povos e culturas.»*
>
> *«Estas mesmas qualidades de observação estão na base das interessantes modificações tecnológicas que levaram à invenção da caravela no século XV, à forma de armazenamento da água potável, nos navios, no princípio do século XVI e à colocação de artilharia a bordo, pela mesma altura.»*
>
> *«Para os Portugueses, a observação exacta era uma condição de sobrevivência e de poder. Foi essa exigência que os navegadores portugueses desenvolveram, como regra, para o conhecimento do mundo. Não se tratava de um ponto de vista teórico: a sua finalidade era a procura de melhores condições de sobrevivência, que os Portugueses, durante dezenas de anos, tiveram que empreender, em todos os mares, com meios técnicos reduzidos e onde, portanto, só uma correcta observação e o uso inteligente dos limitados meios permitia o sucesso.»*(8)

(8) Cf. Jorge Borges de Macedo, «O contributo de Portugal para a formação do património cultural europeu» in *Portugal-Europa, para além da circunstância*, Lisboa, IN-CM, 1988, pp. 27-40. (Publicado no n.º 34 da revista Democracia e Liberdade, 1985). Vd. João Abel da Fonseca, *Para o estudo do conceito de «Europa» em Jorge Borges de Macedo*, Lisboa, Academia de Marinha, 2000 (Separata de Memórias da Academia de Marinha, IV-1 a 42), pp. 24-25.

Quando no Reino se construiu uma fortaleza, que viajou em navios e depois se erigiu, pedra sobre pedra, na Mina, com o nome de S. Jorge, ou mais tarde no Brasil, com o nome de Príncipe da Beira, a que processo assistimos quando os naturais foram chamados a colaborar nos trabalhos de edificação, cruzando a experiência de novas técnicas afectas àquelas artes?

O que dizer da construção naval e das fundições na Índia e no Brasil, que nos permitiram manter as carreiras respectivas até ao dealbar do século XX?

Pensamos ter criado o ambiente propício à compreensão duma tese que no lugar de circunscrever as matrizes educacionais da Expansão Portuguesa ao que, nos nossos dias, elas significam, as alarga e estende ao campo das vivências comunitárias, que permitiram sedimentar e entrecruzar conhecimentos pelos «quatro cantos do Mundo».

Só assim se pode entender a presença da cestaria tradicional portuguesa no artesanato actual de Zanzibar, a olaria regional de Nisa nas aldeias actuais da antiga Ormuz, a modinha alentejana nas canções dos luso descendentes da Malaca dos nossos dias, tal como o dançar afandangado dos do Ceilão, e outrossim para o lengalengar transmontano no Curaçau ou o raziar do folclore brasileiro da amazónica Nova Mazagão.

Tudo isto só para mencionar a cultura popular, e sem nos alongarmos a um aspecto de primeiríssima plana que se prende com as diferentes dietas alimentares que os nossos antepassados entrecruzaram, de tal modo, que bem se pode falar na criação da mais ímpar «cozinha» e variedades gastronómicas, na História da Alimentação.

> *«Em parte nenhuma onde actuaram Portugueses desapareceram as culturas locais. Foi mesmo por seu intermédio que os Europeus, estupefactos, tiveram acesso à espantosa variedade das culturas humanas nos séculos XV, XVI e XVII. [...] É, portanto, absolutamente natural que tenham sido portuguesas as primeiras obras onde, depois do século XVI, se faça confluir, num gosto próprio, a arte oriental e ocidental, onde o gosto europeu vai captar o chinês, o africano, o indiano, o siamês ou o brasileiro, e vice-versa. Os processos de confluência cultural praticados e verificados nas áreas próximas do Mediterrâneo e que constituem um ponto significativo no património europeu foram alargados pelos Portugueses à escala mundial e constituem, no mundo moderno, as primeiras realizações da confluência universal de estilos.»*(9)

II – GENERALIDADES AVULSAS

Sabemos por cultura geral que a maioria dos muçulmanos aprende a ler o árabe pelo alcorão. O nosso saudoso mestre Isaías da Rosa Pereira, pale-

(9) Cf. Idem, *ibidem*, p. 24.

ógrafo emérito, lembrava nas suas primeiras aulas da licenciatura que Bizâncio enviara, em 862, os irmãos tessalonicenses Cirilo e Método, monges cristãos, como missionários, à Grande Morávia. Para melhor evangelizarem necessitavam de traduzir para o eslavo os Livros Santos e para tal criaram o primeiro alfabeto eslavo a partir das minúsculas gregas. A escrita glagolítica, com a aprovação de Roma, seria também empregue nos livros litúrgicos. São Cirilo ficaria para sempre ligado ao alfabeto, dito em sua homenagem cirílico, saído este das maiúsculas gregas e base dos alfabetos russo, búlgaro e sérvio.

A religião, com o Cristianismo, tal como com o Islamismo, foi um fenómeno globalizante ligado à educação. Chegados a este ponto não podemos mais uma vez esquecer Jorge Borges de Macedo quando aludia ao facto da primeira expansão dos Portugueses ter sido para a Europa, através dos religiosos, agentes de cultura erudita, mas também dos grandes mercadores.

Há já alguns anos Armando Martins desafiou-nos a perceber as ligações que, desde a sua fundação, Santa Cruz de Coimbra desenvolvera com alguns centros europeus difusores de cultura, como Compostela, Toledo, Avinhão, Paris, Roma e Pisa – assim nasceu uma pequena monografia que hoje recordamos.

Na Primavera de 1135 partiram de Coimbra com destino à Cúria pontifícia D. João Peculiar, D. Telo e o diácono Domingos, com o objectivo de colocarem Santa Cruz sob o patrocínio da Santa Sé, tornando o mosteiro seu tributário. Inocêncio II recebeu-os em Pisa, onde se encontrava, e aceitou a oferta. Três bulas, de Maio daquele ano, atestam-nos o sucesso da viagem: a garantia da protecção pretendida, bem como a recomendação do mosteiro ao bispo e ao rei, respectivamente Desiderium quod de 26-5-1135 e as duas anteriores, de 19-5-1135, *In Beati Retri cathedra e Quod personam*. No regresso detiveram-se no mosteiro dos cónegos regrantes de S. Rufo de Avinhão e aí iniciaram uma convivência selada por um pacto de amizade que conduziu, mais tarde, à troca de cópias de textos necessários à vida das canónicas respectivas.

D. João Peculiar ascendeu, em 1138, à dignidade de arcebispo de Braga e na Primavera de 1139 foi a Roma para aí ser confirmado e receber de Inocêncio II o pálio. O prior D. Teotónio aproveitou os seus bons ofícios para enviar com ele «decrevimus mittere secum» o presbítero Pedro Salomão e um seu igual D. Mendo. Duas novas bulas de 28 de Abril daquele ano – *Ex divine legis e Donorum principium*, confirmaram os privilégios anteriores, bem como as recomendações para o bispo, o rei e os fiéis.

Não nos alongaremos senão para referir que o arcebispo esteve presente no Concílio II de Latrão, solenemente inaugurado a 4 de Abril de 1139, e nele

se encontrou com o antigo companheiro de estudos em França, Bernardo de Claraval, com quem, aliás, viria a manter correspondência epistolar. Este mesmo D. João Peculiar, arcebispo de Braga, regressou a Roma, acompanhado por regrantes de Santa Cruz de Coimbra em 1143, 1144, 1148 e 1157, tendo em 1143, em nome de D. Afonso Henriques, feito entrega da carta de enfeudamento de Portugal à Santa Sé – Claves regni coelorum, e prestado vassalagem ao Papa.

As estreitas relações estabelecidas por sucessivas viagens bem sucedidas permitiram que, medidas de grande alcance cultural, fossem conseguidas, como a criação da dignidade de mestre-escola no Cabido, que já existia em 2 de Fevereiro de 1173, quando é sabido que só o Concílio III de Latrão, de 1179, a veio a instituir em todas as sés catedrais([10]).

Entretanto, em 1150, D. João Peculiar acompanhado de numeroso séquito visitara Toledo, onde por certo teve contacto com a famosa escola de tradutores do Estagirita, já que foram durante a visita realizadas encomendas de cópias de textos em latim e árabe.

Mas falar de Santa Cruz de Coimbra, na Academia de Marinha, sem referir a Vita Sancti Theotonii, a Vida de S. Teotónio, seu primeiro prior, seria no mínimo uma lacuna imperdoável. Isto porque esta hagiografia, escrita em latim, logo após a morte do beato, ocorrida em 18 de Fevereiro de 1162, no ano em que, segundo o hagiógrafo, D. Afonso Henriques completava 56 anos de idade e 35 de reinado, é, por certo, a 1.ª crónica portuguesa, em que se descreve, durante a segunda viagem do beato a Jerusálem, uma tempestade marítima, bem como os fenómenos da tromba de água e do fogo de santelmo, como muito bem apontou Maria Helena da Rocha Pereira no prefácio e notas à sua tradução da obra([11]).

> *«Mas quando, ao fim de alguns dias, navegavam ao largo do Cabo Málea([12]), devido a uma tempestade marítima, começaram todos a estar em grande perigo. [...] Por conseguinte, quando a quilha navegava junto ao Promontório do Málea, o céu entenebreceu-se de súbito, e eis que uma nuvem, com a violência dos ventos e um terrível fragor, lançou sobre eles a obscuridade e, revolvendo o mar desde as profundezas, no via procelas que caíam como um monte de água, e ora mergulhava a nau nas profundezas, desequilibrada pela massa das ondas, ora de novo a erguia das profundidades a pique até aos cumes mais altos e cristas das vagas e, novamente, abrindo as ondas, a derrubava e – coisa espantosa*

([10]) Cf. AA. VV., *Santa Cruz de Coimbra do Século XI ao Século XX. Estudos no IX Centenário do Nascimento de S. Teotónio (1082-1982)*, Coimbra, Comissão Executiva Comem. ..., 1984. p. 68.

([11]) Cf. *Vida de S. Teotónio*, prefácio, tradução do latim e notas de Maria Helena da Rocha Pereira, Coimbra, Igreja de Santa Cruz, 1987.

([12]) Ao Norte da antiga Lacónia, actualmente cabo de Santo Ângelo. A Lacónia, hoje Moreia, era uma região meridional do Peleponeso, na antiga Grécia, limitada ao N. pela Arcádia e Argólida, ao S. pelo golfo da Lacónia, hoje de Marathosini, o qual é formado pelas penínsulas do cabo Mália, a Oriente, e do cabo Ténare ou Matapan, a Ocidente, a nascente pelo Mar de Myrtos, que é uma parte ocidental do Mar Egeu, e a poente pela Messénia e pelo seu golfo.

de se dizer – aspirava às alturas a água do mar, como se fosse por um canal bem visível, a que os navegantes chamam «cifo». [...] Mas ao terror um terror ainda maior se segue: pois acrescentava-lhes ainda mais o medo da morte o aparecimento, perante todos os que estavam no mesmo perigo marítimo, de um animal monstruoso e muito temeroso, de tal modo apavorante, que não podiam compará-lo a nenhum outro animal. Tinha uns olhos que, segundo nos contava o Santo, pareciam tochas de luz acesa. Uns diziam que era um dragão, outros um monstro, outros o demónio»([13]).

Não poderíamos também deixar de referir essa figura ímpar de exaltação da gesta lusitana que foi Santo António, o excelso doutor evangélico a quem Francisco da Gama Caeiro e Henrique Pinto Rema dedicaram copiosos trabalhos de investigação ao longo das suas vidas.

Joaquim Veríssimo Serrão e Armando de Jesus Marques, entre outros, dedicaram-nos estudos aprofundados sobre os primeiros alunos portugueses em universidades estrangeiras, e são por demais conhecidos os estudos de Joaquim de Carvalho, Luís de Matos, Joaquim Barradas de Carvalho, José Vitorino de Pina Martins, Rómulo de Carvalho e António Alberto Banha de Andrade sobre a presença de eruditos nacionais, como professores, em universidades estrangeiras, de que se destacaram os celebrados Gouveias.

Mais recentemente, Miguel Corrêa Monteiro([14]), na sua dissertação de doutoramento, dada à estampa há pouco mais de um mês, investigou exaustivamente, em eruditíssimo estudo, a figura do jesuíta Inácio Monteiro e a sua docência, em Ferrara, durante 55 longos anos.

Falar da Expansão Portuguesa sem referir aquilo que consistiu o dilatar da Fé, é cometer erro crasso e, porque não, pecado venial por omissão. O breve *Pro Parte Tuae Serenitatis*([15]), dado em Roma a 31 de Janeiro de 1508, por Júlio II, concedia licença a D. Manuel para dar sustento aos infiéis, para que por este meio fosse aumentado o incentivo para a propagação da Fé, e veio culminar uma acção diplomática desenvolvida no sentido da sua atribuição. Contudo, só em 1568, o papa Pio V (mais tarde santificado) veio a instituir duas comissões de cardeais, uma delas para a conversão dos infiéis. E só depois de sucessivas e aturadas diligências de Gregório XIII e de Sisto V é que, em 22 de Junho de 1622, Gregório XV vem a organizar definitivamente a famosa *Congregatio de Propaganda Fide* regulando as suas atribuições e poderes.

A postura da acção missionária atribuída às congregações, mas desenvolvida na linha de orientação dos sucessivos monarcas portugueses, contemplou sempre, e as Crónicas disto são testemunho, a necessidade de compreender a

([13]) Cf. *ibidem*, pp. 15-17.

([14]) Vd. Miguel Corrêa Monteiro, Inácio Monteiro (1724-1812) – um jesuíta português na dispersão, Lisboa, CHUL, 2004.

([15]) Cf. AN-TT., Bulas, maço 6, nº 27.

evangelização dos povos no seu todo envolvente, se bem que, não raras vezes, estes caminhos apontados tenham conhecido ínvios desvios.

Os mercadores foram, também eles, quantas vezes, agentes culturais, se bem que nas matrizes educacionais o seu principal papel tenha ficado, sobretudo, ligado à arte de comerciar – a mercancia, que de geração em geração souberam transmitir e aprofundar.

A esta arte do trato, tão necessária nos primeiros anos da Expansão, já se tinha associado a arte do corso, que envolvera as armadas de guarda-costas, especialmente nas águas algarvias, onde também os pescadores enquadravam estas missões. António Borges Coelho reúne em volume a acção fundamental de *clérigos, mercadores, «judeus» e fidalgos*([16]) até ao refinamento mercantilista dum Duarte Gomes Sólis([17]) a que corresponde uma visão superior do comércio nos sécs. XVI e XVII. E também neste caso específico temos de lembrar haver relações marítimas comerciais regulares, de Portugal com a Europa, desde o séc. XIII, como já evidenciou Pedro Gomes Barbosa([18]).

Esta arte não se pode deixar de considerar num inventário sobre matrizes educacionais, porque a ela se acolheram milhares de homens que associaram a Expansão ao comércio, como, no caso vertente do descobrimento e conquista da Hispano-América, tem vindo a mostrar Maria da Graça Mateus Ventura([19]) nas suas sucessivas dissertações de mestrado e doutoramento Maria do Rosário Themudo Barata ajudou-nos a ter uma visão de conjunto no preclaro estudo «Temas e Problemas da Empresa Comercial Portuguesa no Século XVI»([20]), em que sublinhou o significado que Colbert atribuía ao comércio – «guerra pacífica entre nações».

António Marques de Almeida na sua Lição de Agregação, «A formação do discurso científico no Portugal das Descobertas entre fins do séc. XV e meados de Quinhentos»([21]) traçou-nos uma síntese brilhantíssima que nos ajudou a compreender o significado do estado da cultura erudita naquele período, e daí retirar as conclusões do que se deverá, ou poderá entender, por matrizes educacionais, uma vez que são intervenientes no processo da Expansão todos os

([16]) Vd. António Borges Coelho, *Clérigos, ..., Questionar História* – II, Lisboa, Caminho, 1994.

([17]) Vd. Idem, «O Mercantilista Português Duarte Gomes Sólis» in *Portugal no Mundo, ob. cit.*, pp. 183-258.

([18]) Vd. Pedro Gomes Barbosa, «Notas sobre o Comércio Marítimo Português com a Europa Cristã (do séc. XIII ao início do XV)» in *ibidem*, pp. 15-27.

([19]) Vd. Maria da Graça Mateus Ventura, *Portugueses no Descobrimento e Conquista da Hispano-América. Viagens e Expedições (1492-1557)*, Lisboa-Portimão, Edições Colibri- ICIA, 2000.

([20]) Vd. Maria do Rosário Themudo Barata, «Temas e ...», in *A Universidade e ..., ob. cit.*, pp. 127-146.

([21]) Vd. A A Marques de Almeida, «A formação ...», in *Mare Liberum*, n.º 13, Lisboa, CNCDP, 1997, pp. 11-39.

grupos sociais, a todos os níveis do conhecimento, e em todas as áreas do mesmo. Deste mesmo lugar o ilustre académico, no ano passado, por ocasião do lançamento do II vol. de estudos de Luís de Albuquerque([22]), assinalava a visão globalizante daquele nosso saudoso confrade e grande mestre, ao longo de inúmeros trabalhos ligados ao estudo das instituições científicas e do ensino, em geral, e da ciência, em particular, nomeadamente *«as condições e os resultados da recepção das heranças clássicas e árabes pela sociedade portuguesa medieval e protomoderna, sempre atento ao jogo interactivo e complexo da aceitação e rejeição a que estiveram sujeitas»*([23]).

E como poderemos entender, verdadeiramente, as ditas matrizes sem nos determos na recepção da herança dos conhecimentos veiculados pelos judeus e cristãos-novos? Teremos, assim, de nos acolher às obras de referência obrigatória de Maria José Pimenta Ferro Tavares([24]), nas suas tese de licenciatura e dissertação de doutoramento, e perceber quem foram um Isaac Aboab, um Abraão Zacuto – esse mesmo o do Almanach Perpetuum([25]), um Salomão Ibn Verga, um Abraão Saba, um Isaac Abravanel e quantos membros da família Negro?

Herança e ascendência hebraica seria tema para uma outra comunicação, mas não nos detendo no, porventura, mais célebre – Pedro Nunes, bastará recordarmos dois outros – Garcia de Orta e Jerónimo Cardoso. Quanto ao primeiro pela sua monumental obra *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*([26]), impressa em Goa, em 1563, por João de Endem, e em que o seu amigo Luís de Camões o apresenta, em versos seus, ao vice-rei conde do Redondo. A obra ficou honrada pelo simples facto de ser a primeira impressa, conhecida, a incluir versos do imortal épico([27]):

[...]

«O qual está pidindo
Vosso favor e ajuda ao grão volume,
Que agora em luz saindo
Dará na Medicina um novo lume,
E descobrindo irá segredos certos
A todos os antiguos encubertos.

([22]) Vd. Luís de Albuquerque, *Estudos de História dos Descobrimentos e Cartografia Antiga – Vol. II*, Lisboa, IICT-AM, 2003.

([23]) Cf. A A Marques de Almeida, " Luís de Albuquerque e a Escrita da História da Ciência em Portugal", in Lançamento do Livro Luís de Albuquerque, Estudos de ..., Lisboa, Academia de Marinha, 2003, pp. V-21 a 29 (separata das Memórias).

([24]) Vd. Maria José Pimenta Ferro Tavares, Os Judeus em Portugal no Século XV, Lisboa, FCSHUNL, 1982.

([25]) Vd. Abraão Zacuto, Almanach Perpetuum, int. de Luís de Albuquerque, Lisboa, INCM, 1986.

([26]) Vd. Garcia de Orta, Colóquios dos Simples e Drogas ..., vols. I e II, Lisboa, INCM, 1987.

([27]) Cf. Idem, ibidem, vol. I, p. 9.

Assi que não podeis
Neguar (como vos pede) benina aura,
Que se muyto valeis
Na polvorosa guerra Indica e Maura,
Ajuday, quem ajuda contra a morte,
E sereis semelhante ao Greguo forte.»

Na verdade foi Garcia de Orta, médico e naturalista reputado, professor da Universidade, em Lisboa, que no ano de 1534, tal como Camões, largou desta cidade, na Armada de Martim Afonso de Sousa, com destino a Goa, onde veio a falecer em 1568. A aludida *summa* projectou o nome de Portugal por toda a Europa, face às inúmeras traduções, se bem que nem sempre fosse respeitada a autoria e incluído o nome do seu autor.

Por ocasião do V Simpósio de História Marítima, Maria Benedita Aires de Araújo([28]) traçou-nos um esclarecido panorama dos contactos culturais propiciados pela «Carreira da Índia», em que aludia a Garcia de Orta, para além de se deter, circunstanciadamente, nas representações praticadas a bordo das naus, durante as longas viagens de ida e volta, bem como as encenadas na Índia.

Poderíamos também introduzir, aqui, o estudo de outros *ludi*, que não os *cenici*, falando sobre os jogos de lazer, domésticos ou ao ar livre, numa mescla de tradicionais portugueses e orientais. Em finais do séc. XIX e início do séc. XX fomos responsáveis pela divulgação, na Europa, do «micado» japonês, e do chinês «majongue», conhecidos jogos imperiais.

Passemos de fugida a Jerónimo Cardoso, aliás, amigo e par dos dois anteriores, na docência na Universidade, em Lisboa. E estamos a referi-lo pelo facto de ter sido autor do notável *Dictionarium Latino-Lusitanicum*, et vice-versa *Lusitanico-Latinum*, publicado em Coimbra, em 1569, e que foi o primeiro do seu género, tendo conhecido 7 edições até 1694. Foi uma das obras que mais viajou pela «*estrada do Mar*», com destino aos mais recônditos lugares onde a sua presença era indispensável como peça de ensino. Justino Mendes de Almeida, latinista emérito, a ele dedicou já estudo competentíssimo, não deixando de assinalar a famosa Oração latina recitada na Universidade, em Lisboa, a 1 de Outubro de 1536. E não é que Jerónimo Cardoso, de quem D. Jerónimo Osório foi discípulo, o recordava com carinho e respeito, nos deixou, entre outros trabalhos, um Tratado dos Pesos e Medidas da Grécia e Roma?

([28]) Vd. Maria Benedita Aires de Araújo, «A carreira da Índia e os contactos culturais no Século XVI», in *A Carreira da Índia, Actas do V Simpósio* ..., Lisboa, Academia de Marinha, 2003, pp. 61-78.

A nossa firme convicção de que importa chamar à visão global da realidade que vimos tratando, todas as vertentes que, na verdade, estiveram em presença, é corroborada por variados autores e permitam-nos, ainda, a alusão a outros três âmbitos fulcrais ao desenvolvimento de três outras escolas: a jurídica, a da diplomacia e a da Arte em geral.

Quanto à primeira, e a propósito da célebre questão do *mare nostrum versus mare clausum*, Anthony Pagden, no seu estudo «Commerce and Conquest. Hugo Grotius and Serafim de Freitas on the freedom of the seas»([29]), inicia assim o seu raciocínio: «*Adam Smith – echoing the Abbé Guillaume Raynal – famously described the voyages of Columbus and Vasco da Gama as the two most significant moments in the history of mankind. What both he and Raynal understood by this claim, was that the discovery of America and of a sea route to India marked the creation of the modern commercial system, of which Raynal's best-selling* Histoire philosophique et politique des deux Indes *was both a history and a celebration. Columbus and Gama had, furthermore, not merely transformed geography and hugely increased the number of transactionable merchandise in the world; they had united mankind, by linking together the four (major) continents of which the world was divided. For to the eighteenth-century imagination commerce was not, of Course, merely trade. It was an agency, an agency which had the power to bring together widely different, and potentially hostile people; it was what in Montesquieu's celebrated phrase «made men gentle».*

«Commerce» – commercium was also *«communication»* – *communicatio*. (The semantic field which linked the two was an invention of seventeenth-century linguistics. But that is unimportant)([30]).

Quanto ao desenvolvimento duma escola da diplomacia, bastaria pensarmos nas famigeradas *Orações de Obediência* dos Reis de Portugal aos Sumos Pontífices([31]) e sublinhar o que a propósito Martim de Albuquerque escreveu: «*[...] As orações de obediência interessam à história diplomática, à história ideológica, à história geográfica, à história dos descobrimentos, das bonnae litterae, da latinitas, da humanitas em Portugal, [...]*»([32]). E porque a diplomacia se faz com embaixadas e especialmente com embaixadores, porque não perseguir os estudos exemplares de Maria do Rosário Themudo Barata, sobre Rui Fernandes de Almada([33]), de

---

([29]) Cf. Anthony Pagden, «Commerce ...», in Mare liberum, n.º 20, Lisboa, CNCDP, 2000, pp. 33-55.

([30]) Idem, *ibidem*, p. 33.

([31]) Vd. *Orações de ... – Séculos XV a XVII*, org. int e notas por Martim de Albuquerque, vols. 1-10, Lisboa, Edições Inapa, 1988.

([32]) Cf. *Ibidem*, vol. 1, p. 1. Note-se que não existe qualquer confusão entre a diplomacia e a diplomática, pese o facto de quantas vezes andarem «de mão dada».

([33]) Vd. Maria do Rosário S. Themudo Barata, *Rui Fernandes de Almada. Diplomata Português do Século XVI*, Lisboa, IAC, 1971.

Margarida Garcez, sobre João da Silveira([34]) ou de Manuela Mendonça, sobre *As relações externas de Portugal nos finais da Idade Média*([35]), numa visão abrangente das relações com Castela, as Repúblicas italianas e os Habsburgos? Ou ainda, como exemplo duma conjugação de diplomacia paralela dos mercadores/navegantes, o valioso contributo de Jorge Manuel Flores, «Fazer política ou negócio? Estratégias privadas dos Portugueses no «Mar de Ceilão» em meados do Século XVI»([36]).

Falta-nos então um breve apontamento sobre a Arte, muito embora a ela nos tenhamos já referido, de passagem, ao enunciar casos ligados ao artesanato, folclore, música popular e fortificações militares. Podemos seguir a orientação de Pedro Dias, na sua monumental *História da Arte Portuguesa no Mundo (1415-1822)*([37]), considerando duas zonas de influência – o espaço do Atlântico e o do Índico – referenciando, para o primeiro, toda uma área de Marrocos ao Rio da Prata, passando pelas Ilhas Atlânticas, Costa Ocidental de África e Brasil, e para o segundo, da Costa Oriental de África ao Japão, passando pelo Golfo Pérsico e Oriente Médio até à Índia e Ceilão, e depois o Extremo Oriente em geral, com os casos específicos de Macau e a China, terminando na Insulíndia. Para todas estas áreas foi possível identificar arquitectura militar, religiosa e civil, e a par destas a pintura, a escultura, a azulejaria, a carpintaria, a marcenaria, a tapeçaria, a ourivesaria, a armaria, a construção naval, os tecidos, o mobiliário, os objectos dos quotidianos domésticos, litúrgicos e castrenses. Falaríamos ainda do manuelino, do tardo-gótico, do tempo da renascença e do maneirismo, do barroco e do rococó, e até do neoclássico. E a profusão dos novos materiais? Marfim, madre-pérola, âmbar, coral, madeiras exóticas, pedras preciosas e semi-preciosas, a par do ouro e prata, e seda, e faiança, e porcelana, e esmalte, e vidro colorido, e tartaruga, e osso de cachalote, e laca...Viriam também os nomes dos mais famosos artífices locais, de que destacamos a celebridade dum António Francisco da Costa Lisboa, mais conhecido por «Aleijadinho». Filho dum arquitecto português e duma escrava negra, aprendeu com seu pai arquitectura e escultura, tornando-se num dos mais notáveis artistas do Brasil. Congonhas do Campo e o seu Santuário do Senhor do Bom Jesus são visita obrigatória no roteiro cultural do Estado de Minas Gerais, para se poder contemplar a estatuária dos Doze Profetas, daquele imortal autor.

([34]) Vd. Margarida Garcez, *João da Silveira. Diplomata Português do séc. XVI*, Lisboa, GPEH, 1983.

([35]) Vd. Manuela Mendonça, *As relações...* , Lisboa, Colibri, 1994.

([36]) Vd. Jorge Manuel Flores, «Fazer política ...», in *Povos e Culturas*, n.º 5, Lisboa, CEPCEP/UCP, separata s.d., pp. 63-98.

([37]) Vd. Pedro Dias, *História ...* , vols. I e II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1999.

III – DAS ORIGENS, À REFORMA POMBALINA DOS ESTUDOS EM PORTUGAL, E SEUS DOMÍNIOS

Foi o sábio salaciano Pedro Nunes, cosmógrafo-mor do reino que, em meados do séc. XVI, escreveu no seu imponente Tratado da Sphera([38]) que, «os descobrimentos não se fizeram a acertar», deixando perceber toda uma preparação anterior que, como já vimos atrás, começou antes da fundação da nacionalidade, ao abrigo dos gerais e dos claustros dos conventos, mosteiros e sés. A conhecida carta do infante D. Henrique, como protector do Estudo Geral, de 12 de Outubro de 1431([39]), determinava os ensinos do *trivium* e do *quadrivium*, que constituíram o ensino, a nível superior, no Studo da universidade de Lisboa, capaz de gerar a necessária formação de élites, no seguimento dos conhecimentos já adquiridos nas dioceses. As Sete Artes Liberais, na linha de pensamento do avô de D. Dinis, o «rei sábio» – Afonso X de Leão e Castela, erudito autor da mui celebrada *General Historia*, começavam por formar o cerne da inteligência para depois revelarem a autêntica perspectiva do Mundo. Na feliz síntese de Joaquim Veríssimo Serrão([40]) o trivium (Dialéctica, Gramática e Retórica) ensinava a raciocinar e o *quadrivium* (Aritmética, Astronomia, Geometria e Música) abria as portas da ciência aos homens.

Dos estudos menores sabemos que consistiam em aprender a ler, a escrever e a contar, e que se desenvolviam, na mais das vezes, nas escolas monásticas, episcopais ou catedrais, acolhidas ao magistério dos mosteiros ou dos seminários. Rómulo de Carvalho, na sua monumental *História do Ensino em Portugal*([41]) também se referia ao ensino praticado nas colegiadas e nas escolas paroquiais, e acrescentamos nós, nas escolas das misericórdias, a partir da sua fundação. Nestes mesmos locais, os alunos já destinados à vida eclesiástica evoluíam para estudos mais avançados, que podemos considerar de secundários, e onde o latim era a matriz fundamental, a par do grego, e do hebraico, mais tarde.

Mas porque falámos em misericórdias, seria imperdoável esquecer a assistência, como uma matriz educacional por excelência, e muito concretamente aquela que fomos construindo, semeando e aperfeiçoando, como sistema ímpar, nos diversos espaços da nossa Expansão. *«Tendo sido o amor a Deus através do amor ao próximo o expoente máximo da religião cristã,*

([38]) Cf. Pedro Nunes, «Tratado da Sphera & Astronomici», in *Obras*, vol. I, com estudo de Joaquim de Carvalho; «Tratado en que lo Doutor ...», Academia das Ciências de Lisboa, 1940, pp. 175-176.

([39]) Vd. *Livro Verde da Universidade de Coimbra (Cartulário do séc. XV)*, ed. de A G da Rocha Madahil, pp. 197-199.

([40]) Cf. Joaquim Veríssimo Serrão, *ob. cit.*, p. 32, nota 5.

([41]) Vd. Rómulo de Carvalho, *História...* , Lisboa, FCG, 1986.

não admira que, com a expansão desta, tenha eclodido a prática fecunda da caridade.» Assim inicia Maria José Pimenta Ferro([42]) a sua comunicação ao grande encontro luso-espanhol de 1972, sobre a temática da assistência, a que Virgínia Rau entregou todo o seu entusiasmo, pouco tempo antes de nos deixar. Salientou então a douta académica, quiçá a mãe-fundadora desta nossa Academia de Marinha([43]), na sua alocução de encerramento([44]), a propagação que as misericórdias tiveram, a partir da instituição, em 1498, da Confraria de Nossa Senhora da Misericórdia, sob a inspiração da rainha D. Leonor, alargando-se às Ilhas Atlânticas, Guiné, Angola, Moçambique, Goa e Macau. Que interessante seria satisfazer o pedido da insigne professora, ao terminar as suas palavras, e inventariar essas confrarias, irmandades, enfermarias, hospitais, albergarias, gafarias, sanatórios e recolhimentos no espaço da Expansão Portuguesa. Repto que nos atrevemos a lançar, daqui, a Maria de Fátima Antunes dos Reis, por certo uma das mais habilitadas especialistas na matéria, nos nossos dias.

O período de viragem da Idade Média para o Renascimento, que marca tipos mentais acentuadamente diferentes, coincidiu em Portugal com o início da Expansão, altura em que a nível do ensino se começaram a verificar as primeiras grandes alterações, pela introdução generalizada, naqueles círculos restritos, das culturas clássicas da Antiguidade Grega e Latina. Disso são exemplo cabal a produção literária dos *Príncipes de Avis* e o interesse despertado que levou à transição do conhecimento teológico, como índice de cultura, para o conhecimento linguístico. Não vos falámos da biblioteca de Santa Cruz e do seu «astrolábio», e também não vos falaremos da biblioteca de D. Duarte, nem da contratação do erudito latinista italiano Mateus Pisano para seguir a educação do futuro D. Afonso V, e a quem ficámos a dever, entre outras, a redacção da história da conquista de Ceuta, em latim – *De bello Septeusi*([45]). Também não nos adiantaremos em comentários à chegada, anos mais tarde, do dominicano italiano Justo Baldino, pela mão do rei «Africano», e de Cataldo Sículo para orientar a educação dos filhos de D. João II, o infortunado infante D. Afonso e o bastardo D. Jorge de Lencastre. Como também não comentaremos a relação epistolar entre o «Príncipe Perfeito» e o notável humanista e pedagogo Angelo Policiano.

([42]) Cf. Maria José Pimenta Ferro, «Nótulas para o estudo da assistência hospitalar aos pobres, em Lisboa: os hospitais de D. Maria de Aboim e do Conde D. Pedro», in *A Pobreza e a Assistência aos Pobres na Península Ibérica durante a Idade Média. Actas das las. Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Tomo I, Lisboa, IAC/CEH da FLUL, 1973, pp. 371-400.

([43]) O despacho ministerial n.º 39, de 5 de Maio de 1969, ao nomear os dez primeiros membros do Grupo de Estudos de História Marítima, coloca-a à cabeça.

([44]) Cf. Virginia Rau, «Alocução de Encerramento», in *A Pobreza ..., ob. cit.*, Tomo II, pp. 925-943.

([45]) Vd. Mateus Pisano, *Livro da Guerra de Ceuta*, trad. de Roberto Corrêa Pinto, Lisboa, Academia das Sciências de Lisboa, 1915 (Coimbra – Imprensa da Universidade).

Mas não resistimos a referirmo-nos ao que o médico do imperador Maximiliano I, Dr. Jerónimo Münzer, chegado a Portugal em 1494, escreveu no seu *Itinerário*([46]), autor a quem, aliás, já dedicámos, no III Simpósio, um pequeno trabalho([47]): *«[...] Há em Lisboa, como em todo o reino, muitos negrinhos a quem o Rei obriga a praticar a religião cristã e a aprender a ler e escrever o latim».*([48]) E referindo-se à Ilha de S. Tomé, acrescenta: *«Há pouco tempo mandou o Rei para lá sacerdotes pretos, que de pequenos tinha mandado educar em Lisboa; encarregou-os de serem os missionários dessa ilha»*([49]) Ou ainda passagens como: *«[...] O Rei tem na corte muitos filhos dos senhores da Etiópia, que são educados nos nossos costumes e na nossa religião. [...] O Rei possui negros de várias cores, acobreados, pretos, e anegrados, e de línguas diferentes, conhecendo, porém, todos a língua portuguesa[...].*([50]) *[...] Este obriga também as raparigas negras a tecer, fiar e fazer os outros trabalhos que são próprios das mulheres.*([51]) *[...] O culto de Deus extingue-se no Oriente* (refere-se à queda de Constantinopla), *mas em compensação descobrem-se no Ocidente povos desconhecidos, que o adorarão.»*([52])

Não iremos falar do Pe. Fernando Oliveira, tão ligado à ciência náutica, a propósito das suas obras *A Arte da Guerra do Mar*, *O Livro da Fábrica das Naus*, ou a *Ars Nautica*, a quem Francisco Contente Domingues tem dedicado aturados estudos, e mereceu, no ano passado, deste mesmo lugar, uma valiosa comunicação de José Manuel Malhão Pereira, nosso Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências([53]), mas não deixaremos de sublinhar o facto de ser ele o autor da primeira *Gramática da Linguagem Portuguesa*([54]), dada à estampa em Lisboa, em 1536, na oficina de um dos mais fecundos tipógrafos do séc. XVI – Germão Galharde. Acresce ter sido a segunda gramática a ser impressa, em qualquer das línguas modernas. Terminou o autor esta sua obra, com a frase – *«Todas cousas tẽ seu tẽpo: e os ociosos o perdẽ»*, mostrando como o apuramento da língua era uma natural forma de simplificação do conhecimento.

([46]) Cf. Jerónimo Münzer, *Itinerário*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931. Separata de *O Instituto*, vol. 80, n.º 5, trad. e introd. e notas de Basílio de Vasconcelos, pp. 541-569 e vol. 83, 1932, pp. 140-190.

([47]) Vd. João Abel da Fonseca,«D. João II e a viagem a Portugal do Dr. Jerónimo Münzer», in *D. João II – O Mar e o Universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2000, pp. 91-99.

([48]) Cf. Itinerário, ob. cit., p. 56.

([49]) Cf. Ibidem, p. 61.

([50]) Cf. Ibidem, pp. 54-55.

([51]) Cf. Ibidem, p. 57.

([52]) Cf. Ibidem, p. 67.

([53]) Vd. José Manuel Malhão Pereira, «A Hidrografia, a Meteorologia e a Náutica na Ars Nautica de Fernando Oliveira» in *Memórias*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003 (29 de Abril), no prelo.

([54]) Vd. Fernão de Oliveira, *Gramática...*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1988, ed. fac-similada. Idem, *ibidem*, introd, leitura actualizada e notas por Maria Leonor Carvalhão Buescu, Lisboa, INCM, 1975.

DEP. LEG.

BASÍLIO DE VASCONCELOS

BIBLIOTECA NACIONAL DE LISBOA
R.116641

«ITINERÁRIO»

DO

DR. JERÓNIMO MÜNZER

(EXCERTOS)

COIMBRA
IMPRENSA DA UNIVERSIDADE
1931

O Rei tem na côrte muitos filhos dos senhores da Etiópia, que são educados nos nossos costumes e na nossa religião.

Há em Lisboa, como em todo o reino, muitos negrinhos a quem o Rei obriga a praticar a religião cristã e a aprender a ler e escrever o latim; tenciona converter à nossa religião as ilhas de que é senhor e muitos outros domínios dos reis negros. Há já vários reis da Etiópia cujas boas graças êle...

Há pouco tempo mandou o Rei para lá sacerdotes pretos, que de pequenos tinha mandado educar em Lisboa; encarregou-os de serem os missionários dessa ilha. É de crer que, com o andar dos tempos, a maior parte da Etiópia se con-



Foi também o cronista João de Barros que, para além das grandiosas Décadas, se integrou num vasto programa pedagógico-didáctico, que levou a cabo no período 1539-40, escrevendo a Grammatica da lingua portuguesa com os mandamentos da Sancta Madre Igreja([55]) (também conhecida por Cartinha ou Cartilha) e o Dialogo da viciosa vergonha, para além do Dialogo com dous filhos seos sobre preceptos moraes em modo de jogo.([56])

Terminaremos este rol com a alusão a uma obra de um outro homem ligado à Expansão, que já nos mereceu uma comunicação no VI Simpósio([57]) – Pêro de Magalhães

([55]) Em Lisboa, por Luís Rodrigues, 1539.

([56]) Vd. João de Barros, *Dialogo com...*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1988, ed. fac--similada [1563 – 2.ª ed.], 1.ª ed. em Lisboa, por Luís Rodrigues, 1540.

([57]) Vd. João Abel da Fonseca, «A propósito do *Diário da Navegação* de Pêro Lopes de Sousa, 1530-1532. Breves apontamentos sobre a *Carta* de Pêro Vaz de Caminha – 1500, e o Tratado da Terra do Brasil, de Pêro de Magalhães de Gândavo, c. 1570», in *Pedro Álvares Cabral, Actas do VI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 277-290.

de Gândavo([58]), e as suas *Regras que ensinam a maneira de escrever e Orthographia da lingua Portuguesa, com hum Dialogo que adiante se segue em defensam da mesma lingua*([59]), editada em Lisboa, em 1574, na oficina de Antonio Gonsalvez. Vejamos o que a propósito da obra escreveu Maria Leonor Carvalhão Buescu: «*Trata-se, em confronto com a obra dos seus dois antecessores, dum breve trabalho de proporções reduzidas e de intenções modestas que, na edição de 1592, a terceira, vem publicado «acostado» ao tratado da escrita de Manuel Barata e a «hum tratado de Arismetica». E contudo, se atribuímos à sua obra a dimensão dum instrumento divulgativo, esse facto é decerto comprovado pela circunstância de, durante o séc. XVI, ter sido o único, da tríade dos gramáticos portugueses, a ter mais de uma edição: a de 1574, edição princeps, por Antonio Gonsalvez, a de 1590, por Belchior Rodrigues, e finalmente a de 1592, por Antonio de Siqueira, [...].*»([60]) Foi ainda este gramático, latinista e primeiro historiador do Brasil que, naquela sua obra, deixou escrito, referindo-se ao autor dos Lusíadas, que estava na altura entre os vivos: «*[...] vede as obras do nosso famoso poeta Luis de Camões de cuja fama o tempo nunqua triumphará, [...]*, sendo, portanto, o primeiro a louvá-lo, em letra de forma, com termos encomiásticos e proféticos.

Três gramáticos, aliás os únicos com obras publicadas entre 1536 e 1574, sobre a Língua Portuguesa, e três homens totalmente ligados ao fenómeno da Expansão . Permitam-nos, esquecendo João de Barros, por ser por demais conhecido, que vos falemos um pouco mais de Fernando Oliveira, noviço dominicano que em Évora fora discípulo de André de Resende, foi depois professor do filho de D. Fernando de Almada e dos filhos do barão do Alvito, e dos do próprio João de Barros. Viajou por Itália, França e Inglaterra, por terra e por mar, sofreu os cárceres da Inquisição, foi ao Norte de África como capelão, e depois terminou os seus dias nomeado revisor da Universidade, tendo dado aulas de Retórica em Coimbra. Quanto a Gândavo sabemos que abriu escola pública na província de Entre-Douro-e-Minho, onde ensinou português e latim, que foi copista da Torre do Tombo, que serviu na Índia, e que esteve no Brasil por duas vezes, na última das quais como provedor da Fazenda da Capitania de Salvador da Baía. Deixou-nos o *Tratado da Terra do Brasil, e a Historia da provincia sãcta Cruz à que vulgarmente chamamos Brasil*, publicada em Lisboa, em 1576, por Antonio Gonsalvez, sendo, como já referimos, justamente considerado o primeiro historiador do Brasil.

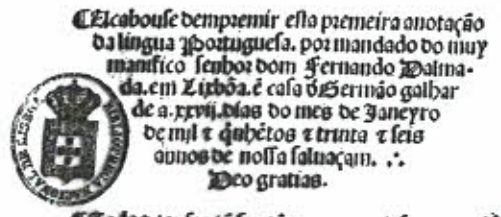
Laerte Ramos de Carvalho, na tese apresentada ao concurso para provimento da XLV Cadeira – História e Filosofia da Educação – da Faculdade de

---

([58]) Vd. tb. João Abel da Fonseca, «*Tratado da Terra do Brasil* de Pêro..., uma primeira visão do Paraíso», in *Da Visão do Paraíso à Construção do Brasil, Actas do II Curso de Verão da Ericeira*, Ericeira, Mar de Letras, 2001, pp. 47-57.

([59]) Vd. Pêro de Magalhães de Gândavo, *Regras que ensinam...*, introd. de Maria Leonor Carvalhão Buescu, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1981, ed. fac-similada [1574].

([60]) Cf. Idem, *ibidem*, pp. VII-VIII.


¶Elcabouſe dempremir eſta premeira anotação da lingua Portugueſa. por mandado do muy manfico ſenhor dom Fernando Palmada.em Lixbõa.ẽ caſa dSerimão galhar de a.xxvij.dias do mes de Janeyro de mjl e quhétos e trinta e ſeis annos de noſſa ſaluaçam. .˙.
Deo gratias.

¶Todas couſas tẽ ſeu tẽpo: e os oçioſos o perdẽ.



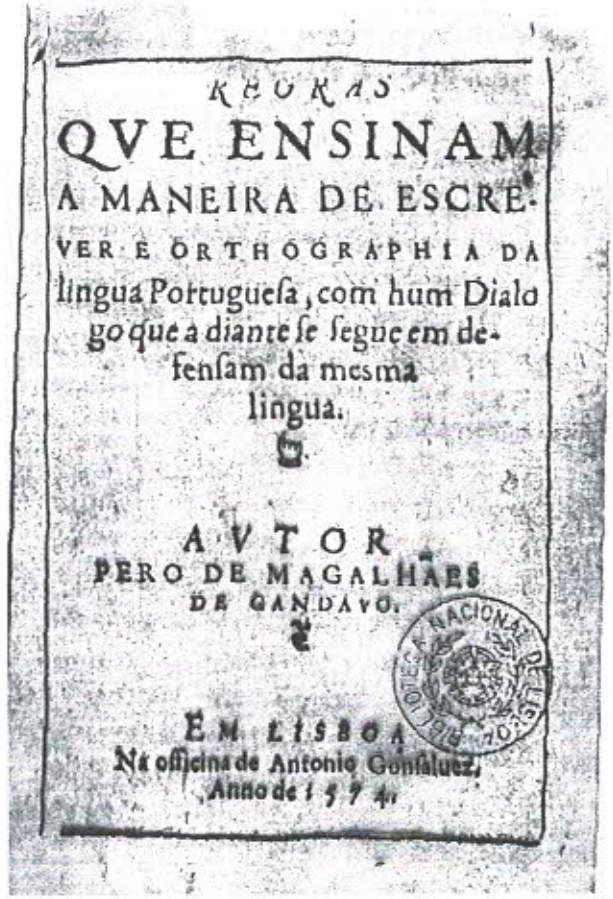
Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, intitulada *As Reformas Pombalinas da Instrução Pública*([61]) escrevia que:

«A reforma da Universidade de Coimbra, em 1772, constitui o coroamento das medidas pedagógicas ensaiadas pelo gabinete de D. José I desde as primeiras providências escolares decorrentes da secularização das missões do Grão-Pará.»([62]) Na verdade referia-se ao famoso Directorio([63]) que o irmão de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado havia conseguido impor no Estado do Grão-Pará e Maranhão, de que era governador e capitão-general, através do Alvará de 17 de Agosto de 1758, e que estava pronto desde 3 de Maio de 1757, para substituir a administração temporal dos Índios, pelos Regulares, abolida pelo Alvará régio de 7 de Junho de 1755. Dos 95 parágrafos do extenso documento, destacaremos os 7.º e 8.º : *«[...] haverá em todas as Povoaçoens duas Escólas pûblicas, huma para os*

([61]) Vd. Laerte Ramos de Carvalho, As Reformas ... , São Paulo, USP-FFCL, Boletim nº 160 [História e Filosofia da Educação, Nº 1], 1952; Idem, ibidem, São Paulo, Saraiva/EDUSP, 1978, 2ª ed.

([62]) Cf. Idem, ibidem, p. 115 (1.ª ed.).

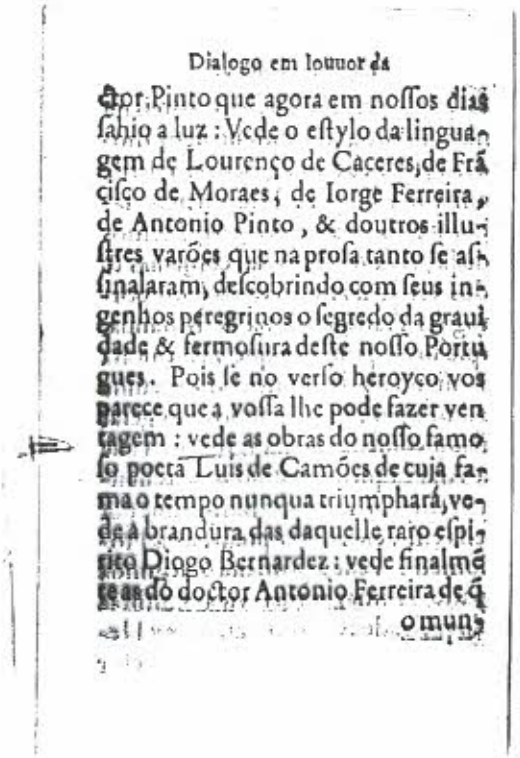
([63]) Vd. Directorio que se deve observar nas Povoaçoens dos Indios do Pará, e do Maranhão. Em quanto Sua Magestade não mandar o contrario. Lisboa, na Off. de Miguel Rodrigues, 1758.


REGRAS
QVE ENSINAM
A MANEIRA DE ESCRE-
VER E ORTHOGRAPHIA DA
lingua Portugueſa, com hum Dialo
go que a diante ſe ſegue em de-
fenſam da meſma
lingua.
AVTOR
PERO DE MAGALHÃES
DE GANDAVO.
EM LISBOA
Na officina de Antonio Gonſaluez.
Anno de 1574.

Meninos, na qual se lhes ensine a Doutrina Christãa, a ler, escrever, e contar na fórma, que se pratica em todas as Escólas das Naçoens civilizadas; e outra para as Meninas, na qual, além de serem instruidas na Doutrina Christãa, se lhes ensinará a ler, escrever, fiar, fazer renda, custura, e todos os mais ministérios proprios daquelle sexo. [...] para que juntamente com as infalliveis verdades da nossa Sagrada Religião adquirão com maior facilidade o uso da Lingua Portugueza.»(64)

António Alberto Banha de Andrade na sua obra *A Reforma Pombalina dos Estudos Secundários no Brasil*(65) *começa por esclarecer: «Ninguém ignora que as categorias do ensino elementar, secundário e superior, no que concerne à dimensão da quantidade especifica, não tinham existência legal, escalonada, no tempo em que as Universidades cumpriam o programa que o seu nome abarca etimologica-*

(64) Cf. Ibidem, p. 4.
(65) Vd. A A Banha de Andrade, *A Reforma...* , São Paulo, Saraiva/EDUSP, 1978.



Dialogo em louuor da

dor Pinto que agora em noſſos dias ſahio a luz: Vede o eſtylo da linguagem de Lourenço de Caceres, de Frãciſco de Moraes, de Iorge Ferreira, de Antonio Pinto, & doutros illuſtres varões que na proſa tanto ſe aſſinalaram, deſcobrindo com ſeus ingenhos peregrinos o ſegredo da grauidade & fermoſura deſte noſſo Portugues. Pois ſe no verſo heroyco vos parece que a voſſa lhe pode fazer vantagem: vede as obras do noſſo famoſo poeta Luis de Camões de cuja fama o tempo nunqua triumpharà, vede a brandura das daquelle raro eſpirito Diogo Bernardez: vede finalmẽte as do doctor Antonio Ferreira de q̃

o muns

mente. Todos os estudos se concentravam no mesmo Estabelecimento de ensino, sendo mesmo assim administrados em locais separados por alguma distância. Semelhantes classes formavam, desse modo, um como que santuário da sabedoria em que conviviam, cada um em seu escalão, os candidatos à cultura em todos os graus. Os professores formavam uma corporação, pertencendo, nalguns casos, a uma só Ordem Religiosa, e os colégios não passavam de unidades em edifícios diferentes, integrados na Universidade ou com ela conexas. Após o seu aparecimento, o ensino continuou a ordenar-se ao mesmo fim, tendo com este íntimas ligações o teor das disciplinas leccionadas nesses Colégios.

Era assim que as aulas de ler, escrever e contar faziam parte do programa da Universidade de Évora e Colégios, e só ingressava na Universidade de Coimbra quem levasse certificado de exame de Lógica. A instrução elementar estava coordenada com a secundária, e esta com a superior. [...] Ninguém, pois, que dispusesse de meios para estudar, entrava na escola de Gramática Latina, sem saber ler, escrever e contar e não se tornava forçoso sujeitar-se a esse lugar nas aulas da Universidade ou dos Colégios.»([66])

([66]) Cf. Idem, *ibidem*, pp. 1-2.

Quando em 1559 foi inaugurada a Universidade de Évora, a aula das primeiras letras figurava nos Estatutos: *«Averá na Universidade [...] duas classes, em que se ensinam os meninos a ler e escrever.»*(67) Também na Universidade de Coimbra havia duas cadeiras de Ler e Escrever, em 1559, cada uma com o ordenado de 20$000 rs.(68)

No Brasil, como nos outros territórios ultramarinos onde se implantaram Colégios, seguiu-se esta orientação. No Real Colégio das Artes da Baía, fundado em 1550 como Colégio dos Meninos de Jesus, aquando do seu encerramento



DIRECTORIO,

QUE

SE DEVE OBSERVAR

NAS POVOAÇOENS DOS INDIOS

DO

PARÁ, E MARANHAÕ

Em quanto Sua Mageſtade naõ mandar o contrario.

LISBOA,

Na Officina de MIGUEL RODRIGUES,

Impreſſor do Èminentiſſimo Senhor Cardial Patriarca.

M. DCC. LVIII.

(67) Cf. *Estatutos... pera a Universidade... de Évora*. BN, *Res.*, Cód. 8014 A, fl. 176.

(68) Cf. *Estatutos...*, Coimbra, 1965, p. 95.

4

Para deſterrar eſte perniciofiſſimo abuſo, ſerá hum dos principáes cuidados dos Directores, eſtabelecer nas ſuas reſpectivas Povoaçoens o uſo da Lingua Portugueza, naõ conſentindo por modo algum, que os Meninos, e Meninas, que pertencerem ás Eſcólas, e todos aquelles Indios, que forem capazes de inſtrucçaõ neſta materia, uſem da Lingua propria das ſuas Naçoens, ou da chamada geral; mas unicamente da Portugueza, na fórma, que Sua Mageſtade tem recõmendado em repetidas Ordens, que até agora ſe naõ obſervárao com total ruina Eſpiritual, e Temporal do Eſtado.

7 E como eſta determinaçaõ he a baſe fundamental da Civilidade, que ſe pertende, haverá em todas as Povoaçoens duas Eſcólas pûblicas, huma para os Meninos, na qual ſe lhes enſine a Doutrina Chriſtãa, a ler, eſcrever, e contar na fórma, que ſe pratica em todas as Eſcólas das Naçoens civilizadas; e outra para as Meninas, na qual, além de ſerem inſtruidas na Doutrina Chriſtãa, ſe lhes enſinará a ler, eſcrever, fiar, fazer renda, cuſiura, e todos os mais miniſtérios proprios daquelle ſexo.

8 Para a ſubſiſtencia das ſobreditas Eſcólas, e de hum Meſtre, e huma Meſtra, que devem ſer Peſſoas dotadas de bons coſtumes, prudencia, e capacidade, de ſorte, que poſſaõ deſempenhar as importantes obrigaçoens de ſeus empregos; ſe deſtinaráõ ordenados ſufficientes, pagos pelos Pays dos meſmos Indios, ou pelas Peſſoas, em cujo poder elles viverem, concorrendo cada hum delles com a porçaõ, que ſe lhes arbitrar, ou em dinheiro, ou em effeitos, que ſerá ſempre com attençaõ á grande miſeria, o pobreza, a que elles preſentemente ſe achaõ reduzidos. No caſo porém de naõ haver nas Povoaçoens Peſſoa alguma, que poſſa ſer Meſtra de Meninas, poderáõ eſtas até á idade de dez annos ſerem inſtruidas na Eſcóla dos Meninos, onde aprenderáõ a Doutrina Chriſtãa, a ler, e eſcrever, para que juntamente com as infalliveis verdades da noſſa Sagrada Religiaõ adquiraõ com maior facilidade o uſo da Lingua Portugueza.

9 Concorrendo muito para a ruſticidade dos Indios a vileza, e o abatimento, em que tem ſido educados, pois até os meſmos Principaes, Sargentos maiores, Capitaens, e mais Offici-

em 1759, foi redigido um *Relatório* onde podemos ler que *«um Mestre gasta duas horas e meia de manhã e outras tantas de tarde, a ensinar a ler, escrever e contar, a centenas de crianças, que vêm, em parte, a matricular-se, mais tarde, nas classes de Latinidade.»*

O Alvará régio de 28 de Junho de 1759 extinguiu «todas as Escolas destes Reinos e seus Domínios, reguladas pelo método dos Jesuítas» e estabeleceu um novo regime, com a nomeação de um «Director de Estudos» e de «Professores de Gramática Latina, de Grego e Retórica», tendo para o efeito sido publicada uma Memória Avulsa dos livros aconselhados e permitidos para o Novo Método.

Recomendamos, vivamente, a leitura dos «Pareceres» sobre a instituição de um seminário para Índios, no Pará, e que constam da Carta que o governador e

capitão-general daquele Estado, Manuel Bernardo de Melo e Castro, dirigiu a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Secretário de Estado Adjunto do Conde de Oeiras, em 11 de Novembro de 1760, e que Banha de Andrade transcreveu de documentação encontrada na Cx.19 do Pará, no Arquivo Histórico Ultramarino, e incluiu no Apêndice Documental da sua obra que vimos a citar.

IV – CONCLUSÃO

Ao passarmos a concluir não podemos deixar de salientar que, na sua concretização formal, a matriz educacional sujeita a reforma, no longo período da governação pombalina, foi objecto de estudo exaustivo por parte do já citado António Alberto Banha de Andrade, em dissertação de doutoramento em História, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, e que se encontra publicada([69]) em dois copiosos volumes. O mesmo autor, nos seus *Contributos para a História da Mentalidade Pedagógica Portuguesa*([70]), também nos legou, em extenso livro, a dilucidação dos inúmeros aspectos de que se revestiu a evolução do ensino em Portugal, tendo dedicado, como já vimos, uma especial atenção ao Brasil.([71])

No caso específico da Expansão Portuguesa temos que sublinhar o facto de, na maioria dos casos, os missionários evangelizadores terem optado por conhecer os diferentes «falares» ou línguas locais, por forma a mais rapidamente atingirem o seu desiderato, como recentemente aponta Luiz Carlos Villalta([72]), recordando as obras *Arte da Lingua de Angola*([73]) e *Arte de Grammatica da Lingoa mais usada na costa do Brasil*([74]), respectivamente, dos padres jesuítas Pedro Dias e José de Anchieta.

Sobre esta realidade já havia dissertado Justino Mendes de Almeida([75]), neste mesmo lugar, aquando do VI Simpósio de História Marítima, dedicado a Pedro Álvares Cabral, recordando então os já aludidos autores, e bem assim a acção do Pe. Manuel da Nóbrega e o seu *Diálogo sobre a conversão*

([69]) Vd. A A Banha de Andrade, A Reforma Pombalina dos Estudos Secundários (1759-1771), vols. I e II, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1991.

([70]) Vd. Idem, Contributos para ... , Lisboa, INCM, 1982.

([71]) Vd. Idem, "O Marquês de Pombal e o Ensino no Brasil", in Pombal Revisitado, vol. I, Lisboa, Estampa, 1984, pp. 225-241.

([72]) Cf. Luiz Carlos Villalta, "Uma Babel colonial", in nossa História, Ano 1/nº 5, Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, Março 2004, pp. 58-63.

([73]) Lisboa, na Off. de Miguel Deslandes, 1697.

([74]) Coimbra, António de Mariz, 1595.

([75]) Vd. Justino Mendes de Almeida, "A língua portuguesa no Brasil, depois de Cabral", in Pedro Álvares Cabral, ob. cit., pp. 349-354.

do gentio. Sigamos só um pouco a palavra do mestre: «*[...] os missionários, desconhecedores das línguas nativas, tiveram de se empenhar no seu aprendizado: Doutrina na Língua do Brasil, catecismo do Pe. Marcos Jorge; Catecismo na Língua Brasílica, do Pe. António de Araújo; [...]; Arte da Língua Brasílica, de Luís Figueira; o Vocabulário na Língua Brasílica, de Leonardo do Vale*», e um catecismo para angolanos, na sua língua, pelo Pe. Manuel de Lima. Aliás já em 1554 se havia publicado, em Lisboa, uma *Cartinha em Tamul e Português*, «por ordem do Rei», a primeira trilingue, dada também a presença do latim. Esse bilinguismo funcionava como um sistema de trocas linguísticas permitindo que os Índios aprendessem o português, e os Portugueses o tamul([76]).

Segundo Damião de Góis, desde 1504 que seguiam livros para o Congo, muito provavelmente a primeira *Cartinha* portuguesa, da autoria de D. Diogo de Ortiz Vilhegas, bispo de Viseu, como sustentou Cortez Pinto. Em 1512 e 1515 seguiram para a Abissínia e para o Oriente novas remessas de livros de que faziam parte *Cartinhas*. E ficaríamos aqui a falar deste tipo de obras, não esquecendo a *Arte Malabar* do Pe. Henrique Henriques, gramática composta por volta de 1548-49, e cuja autorização para ser impressa, solicitou em carta a Inácio de Loyola, naquele último ano. Este mesmo autor teria sido o tradutor para malabar da *Cartinha de Doctrina Christã*, do já referido Pe. Marcos Jorge, impressa em Cochim, em 1559, segundo Barbosa Machado. Ou ainda a *Jesu, Maria, Arte da Língua canarim*, do Pe. Tomás Estêvão (Stephens Burten, n. em Salisbury, em 1549), publicada em 1640, em Rachol, no Colégio de Santo Inácio, da Companhia. E do mesmo autor a *Doutrina Cristã em Língua Concani*.

Terminaremos este recorte com um trecho do que Justino Mendes de Almeida escreveu na introdução à edição fac-similada do *Vocabulário da Lingoa Canarina com Versam Portugueza*([77]): «*[...] Segundo o Pe. Lucena, S. Francisco Xavier ensinava em malaio, e o Pe. António Vieira, em carta ao Pe. Manuel Luís, lente dos Casos no Colégio de Santo Antão, carta datada de 21 de Julho de 1695, declara que «em distância de quatrocentas léguas, levantou dezasseis igrejas, fazendo catecismos em sete línguas diferentes», pois, no testemunho do Pe. Manuel da Nóbrega, «a língua da terra era para lá a mais principal ciência»*».

Esta opção, foi contrariada, desde raiz, por João de Barros e teve arauto reconhecido em Amaro de Reboredo no seu *Método Gramatical para todas as línguas*, de 1619. Mesmo no Reino as escolas a que podemos chamar de

([76]) Cf. Maria Leonor Carvalhão Buescu, *O estudo das línguas exóticas no século XVI*, Lisboa, ICLP, 1983, p. 59.

([77]) Cf. Justino Mendes de Almeida, «Introdução», in *Vocabulário da...*, Lisboa, JIU, 1973 (ed. fac-sim).

instrução elementar, com a dupla faceta de ministrar o catecismo e os primeiros conhecimentos de leitura, de escrita e de cálculo, não recorriam, sistematicamente, ao ensino das regras gramaticais. Aliás começaram mesmo sem a existência de Gramáticas, como já referimos, e sem os ortógrafos, como Álvaro Ferreira de Vera e João Franco Barreto, terem elaborado os seus compêndios, respectivamente, em 1631 e 1670.([78])

Podemos então concluir que falar bem e escrever bem foi bem escassíssimo em Portugal, e seus Domínios, até meados do séc. XIX, e que o conhecimento da Gramática, que no dizer de Luís António Verney «é a porta e o princípio de todos os estudos», foi ainda mais diminuto. O falar, segundo este autor, foi adquirido primeiro, com as mulheres – «os primeiros mestres das línguas vivas», ou «com gente de pouca literatura».

A aprendizagem de ler e escrever, com alguma substância, inseriu-se, insistimos, na educação religiosa, desde os mais tenros anos, junta com o ensino do catecismo. António Salgado Júnior, nos judiciosos comentários que fez à obra de Verney, *Verdadeiro Método de Estudar* (1746), recorda-nos que no séc. XVIII, antes deste autor a ter redigido, se empenhavam Oratorianos e Teatinos em introduzir o método francês consagrado no Traité des Études, de Rollin, pretensão, aliás, corroborada nas *Regras da Língua Portuguesa*, que o teatino D. Jerónimo Contador Argote publicou, em 1721, e onde podemos ler – ser preciso ensinar aos rapazes, primeiro, a Gramática da sua língua vulgar.

No caso particular do grande espaço amazónico, povoado por Índios reconhecidamente indolentes e ociosos, tornou-se difícil a introdução da língua portuguesa, e a isso se refere, não sem uma veemente repreensão, o já aludido Directorio no seu § 6.º: *«Sempre foi maxima inalteravelmente praticada em todas as Naçoens, que conquistárão novos Dominios, introduzir logo nos Póvos conquistados o seu proprio idióma [...] nesta Conquista se praticou tanto pelo contrario, que só cuidárão os primeiros conquistadores estabelecer nella o uso da Lingua, que chamárão geral; invenção verdadeiramente abominavel, e diabólica, para que privados os Indios de todos aquelles meios, que os podião civilizar, permanecessem na rustica, e barbara sujecção, em que até agora se conservávão.»*([79])

Urge terminarmos, e pensamos que contemplámos as mais distintas vertentes, que nos foi possível reunir, dentro de uma nova visibilidade, na compreensão do que significou a abertura de Novos Mundos ao Mundo([80]), e a sua integração num

---

([78]) Vd. *Orthographia, ou modo para escrever certo na lingua Portugueza, com hum Tratado...* , 1631; *Orthographia da lingua Portugueza...*, 1670.

([79]) Cf. Directorio, ob. cit., p. 3.

([80]) Vd. A A Banha de Andrade, Mundos Novos do Mundo, vols. I e II, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1972.

conceito mais alargado de matrizes educacionais, onde caberiam, com mais detalhe, a Medicina e a Farmácia, todas as Ciências da Natureza e até a aproximação a conceitos, que só muito mais tarde despontaram, mas cujas práticas se consubstanciaram em acção, pela mão dos Portugueses. Pensamos na Estratégia, por exemplo, mas também na Polemologia, que Gaston Bouthoul só introduziu, em 1936. A própria Música seria um tema aliciante e basta referirmos, neste âmbito, o que se tem escrito sobre a «Canção Nacional» – o Fado. Régio bem o ligava ao Mar, na sua tese marítima, depois da árabe e da trovadoresca, quando escrevia:

«O Fado nasceu um dia
Quando o vento mal bulia
E o céu o mar prolongava.
Na amurada de um veleiro,
No peito de um marinheiro
Que estando triste cantava...»

Não avançamos, mas poderíamos ter avançado para o campo da Filosofia, especialmente agora que estão a surgir novos estudos sobre a temática da «promessa»([81]). Paul Ricoeur já havia iniciado a sua abordagem, na obra acima citada, e Jacques Derrida vem-no fazendo ao desenvolver o conceito de *«déconstruction théologico-politique»*, que, quanto a nós, tem muito a ver com o fenómeno da nossa Expansão, com as teorias do Quinto Império, do Sebastianismo e da História do Futuro.

Importa, porém lembrar ainda o notável contributo de José Barata-Moura ao já aludido colóquio *A Universidade e os Descobrimentos*, com o seu trabalho sobre a Ropicapnefma de João de Barros – «Necessidade e demanda de uma razão tempestiva» (pp. 307-351): deambulando pelos «Parâmetros de imanência: da sindérese à natureza»; «O horizonte de um ajuizamento aberto à temporalidade»; «Possível resolução de uma apologética aparente em aporética fundamental»; para além das «Novas realidades do trato da mercadoria»; «As repercussões ideológicas»; «Uma encomendação ao monarca», e a conclusão que o próprio título da comunicação sugere.

Pensamos ter evidenciado um vasto leque de pistas para investigação aturada que, estamos certos, virá a merecer uma especial atenção das comunidades académica e científica, com vista à formação de élites que continuam a faltar ao País. Parafraseando Maria Alzira Seixo, «porque a atmosfera de pressuposição de leituras e de simulação de conhecimentos que vivemos é deplorável».([82])

([81]) Vd. AA. VV., *La philosophie au risque de la promesse*, dir. de Marc Crépon et Marc de Launay, Paris, Bayard, 2004.

([82]) Cf. Maria Alzira Seixo, «O Romance do Século», in *Jornal de Letras, Artes e Ideias*, n.º 853, Lisboa, 11-06-2003, p. 5.

Quanto à História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa importa reter, de uma vez por todas, que representa no seu todo um processo identificado como ideal do racionalismo e do universalismo, como muito bem explicou o famoso historiador inglês Eric Hobsbawm, em entrevista([83]), a propósito do lançamento do seu último livro de memórias([84]), em Espanha.

A globalização a que se assistiu por via da Expansão Portuguesa, como pensamos ter deixado bem explícito, foi um processo de universalismo, racionalismo, que nos primórdios da Idade Moderna reorientou o pensamento da Europa erudita, redefiniu as prioridades dos principais Estados, confrontou o importante poder da Igreja, e estabeleceu uma nova ordem social e económica, a que não foi estranha a classe emergente dos grandes mercadores intercontinentais, e a concretização de um novo eixo da Economia-Mundo, com base no porto de Lisboa. Esta realidade, por si só, representa para Charles Boxer a mais extraordinária revolução de conceitos, que a Europa e também os Antigos e Novos Mundos sofreram, «pela simples presença de alguém que chega».

Não concluiremos trazendo exemplos colhidos nas obras geniais de um Dom João de Castro, de um Damião de Góis, de um Garcia de Orta, de um Gil Vicente, de um Luís de Camões, ou de um qualquer dos proeminentes autores das dezenas de *Dicionários ou de Vocabulários*, que propiciaram o cruzamento do conhecimento do Português e das mais variadas e extravagantes Línguas. Preferimos deixar-vos com o que era corrente na voz do povo.

Vitorino Magalhães Godinho, na sua última obra de grande fôlego, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar*([85]), chama-nos a atenção para aquela realidade de simplificação da Humanidade, através dos versos de um autor que Garcia de Resende fez incluir no seu Cancioneiro Geral([86]).

([83]) Vd. Assunción Doménech, «Eric Hobsbawm, un historiador contra el mito», in *La Aventura de la Historia*, n.º 56, Madrid, Junio 2003, pp. 98-101.

([84]) Vd. Eric Hobsbawm, *Años interesantes – una vida en el siglo XX*, Barcelona, Crítica, 2003.

([85]) Vd. Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria,... sécs. XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990.

([86]) Cf. Idem, *ibidem*, pp. 58-59.

A data é a de 1516, e a voz a de Diogo Velho da Chancelaria([87]):

«[...]

Jentes novas, escondidas,
que nunca foram sabidas,
sam a nós tam conhecidas
como qualquer natural.

[...]

As novas cousas presentes
sam a nós tam evidentes
como nunca outras jentes
jamais virom mundo tal.

[...]

É já tudo descuberto,
o mui lonje nos é perto,
os vindoiros têm já certo
o tesouro terreal.»

([87]) Cf. Cancioneiro Geral de Garcia de Resende, vol. IV, Lisboa, INCM, 1993, pp. 148-153.

ACADEMIA DE MARINHA

GOA CONTEMPORÂNEA: ENTRE O LEGADO PORTUGUÊS E O CONTEXTO INDIANO

CONSTANTINO HERMANNS XAVIER

LISBOA – 2004
XII

GOA CONTEMPORÂNEA: ENTRE O LEGADO PORTUGUÊS E O CONTEXTO INDIANO

Apresentação pelo Presidente da Academia de Marinha VALM António Emílio Ferraz Sachetti, em 6 de Julho de 2004

O número de portugueses que serviram Portugal no antigo Estado da Índia, ou que tiveram oportunidade de visitar aquele território, vai diminuindo gradualmente.

Por outro lado, os temas relacionados com a Índia devem ser dos mais frequentemente tratados nas nossas academias e instituições culturais, em comunicações que se debruçam sobre os descobrimentos ou outros aspectos históricos, que descrevem as culturas orientais e o encontro de culturas que desenvolvemos a partir do final do século XV ou que relatam os feitos dos que naquelas paragens se destinguiram. Por último, tem sido recordada e analisada com regularidade a invasão realizada pelas Forças Armadas indianas em 18 de Dezembro de 1961, o «Caso de Goa», como por vezes é referida esta anexação.

Passaram já 43 anos desde o acto violento da responsabilidade do pacifista Nerhu de que resultou a integração de Goa, Damão e Diu como «Territórios da União Indiana», mas continuamos, quase invariavelmente, a falar da Goa anterior a 1961, apesar de a Goa contemporânea ser, entre as parcelas do nosso antigo Ultramar, a que maior interesse cultural continua a despertar, e talvez a que os portugueses mais frequentemente escolhem como destino turístico.

Desde 1961, os goeses lutaram sempre pelo reconhecimento da sua identidade cultural, identidade que eles próprios foram forjando, num lento e prolongado processo de inculturação, não de aculturação, pelo menos a partir do século XVIII.

Foi uma luta social travada pela preservação do seu legado cultural, com a consciência de que a definição de uma identidade social, ao mesmo tempo que contribui para reforçar a coesão do grupo, o distinguirá dos outros grupos, podendo mesmo dar origem ao aparecimento de novas fronteiras culturais.

Em grande parte, isto aconteceu em Goa.

Do sucesso daquela luta resultou, em 1987, mais de duas décadas após a anexação, a significativa alteração do estatuto político de Goa que, de «Território da União», foi elevada à condição de Estado (25.º Estado), no sistema político federal da vastíssima e populosa União Indiana.

Sem pretender ver cultura em todo o lado nem encontrar identidade para todos; sem também cair na moda identitária nem na exaltação da diferença que

surgiu nos anos 70, como refere Denys Cuche(1), esta é uma questão que também nós devemos ponderar com muito cuidado, na construção de uma União Europeia que é original, que já tem algumas cores federalistas, e que ficará enriquecida se soubermos preservar a sua grande diversidade cultural.

Mas, voltemos ao nosso tema.

Como é que os jovens de já mais de uma geração, nascidos cá ou lá após 1961, vêem este relacionamento do Estado de Goa com Portugal e a União Indiana? Goa a que se sentem ligados pelo sangue ou porque é a sua Pátria; Portugal, onde mergulham algumas das suas raízes culturais que justificam a evocação de uma identidade própria; a União Indiana, a soberania onde estão integrados.

Penso que esta questão é importante. Não por uma mera questão de saudosismo, de querer manter viva a recordação de factos que nos honram e de que nos orgulhamos, mas porque nos deve interessar saber como estes jovens sentem o presente que estão a construir sobre o passado histórico e cultural que lhes deixámos.

Desta interrogação nasceu a ideia que constitui o título da conferência de hoje:

Goa Contemporânea: Entre o Legado Português e o Contexto Indiano

E para a proferir, temos um jovem descendente de goês, nascido em Lisboa, que já visitou Goa oito vezes, que estudou pela Europa e se licenciou em Lisboa, mas que vai continuar os seus estudos em Nova Deli, onde frequentará o Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais, pois pretende especializar-se nas regiões do Sul e Sueste da Ásia.

Temos o prazer de receber, como conferencista convidado, o **Dr. Constantino Hermanns Xavier** a quem agradeço, desde já, ter aceite o meu convite para vir hoje à Academia de Marinha.

(1) Cuche, Denys, **A Noção de Cultura nas Ciências Sociais**, 2.ª ed., Lisboa, Fim de Século – Edições, 2004, p. 135.

GOA CONTEMPORÂNEA:
entre o legado português e o contexto indiano

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Dr. Constantino Hermanns Xavier, em 06 de Julho de 2004

INTRODUÇÃO

Como território ex-colonizado por Portugal, Goa oferece hoje ao seus estudiosos um rico e complexo panorama político, cultural e social. Esta complexidade é comum a todas as sociedades pós-coloniais, mas assume no caso específico de Goa um papel ainda mais premente por este território ter sido o ponto de cruzamento, ao longo de quase meio milénio, de dois pólos civilizacionais distintos: o Europeu e o Asiático. Portugal não foi a única potência a influenciar a realidade goesa. Ao longo da História de Goa, o seu território, encravado na costa ocidental do subcontinente indiano, testemunhou a chegada de diversos povos e foi consequentemente assimilando diversas realidades culturais e sociais. Esta diversidade traduz-se numa tensão constante que atravessa a sociedade goesa, entre a consciência de uma identidade própria e homogénea e uma realidade fragmentada, reflectindo as heterogéneas influências exteriores.

Após um período de 451 anos de forte influência portuguesa, esta linha de tensão está presente mais uma vez. Assim, nesta apresentação, pretendo analisar de que modo esta linha de divisão marca a sociedade goesa de hoje, e de que modo o legado e o passado português chocam com o contexto e o presente indiano. Devido a uma fragmentada e heterogénea realidade social e cultural, tem sido o binómio Portugal–Índia a marcar o conflito identitário. Mas, fruto de diversos fenómenos, entre os quais a paradoxal ocidentalização e indianização, assiste-se a uma crescente consciencialização de uma identidade goesa própria. Este processo tem vindo a reforçar-se e a modelar a tradicional dualidade conflitual entre o legado português e o contexto indiano.

Será o meu objectivo demonstrar que a actual realidade goesa demonstra escapar progressivamente a este tradicional conflito entre o passado português e o presente indiano e que se identificam as bases para o estabelecimento de uma sociedade pós-colonial madura e consciente da sua própria identidade.

Assim, tendo como pano de fundo a complexidade da sociedade goesa, é necessário olhar previamente para a História de Goa, de modo a compreender a génese da sua diversidade. Assim, depois de um breve resumo cronológico, irei então analisar quatro áreas em que as linhas de tensão estão bem prementes (a Religião, a Língua, a Sociedade e Cultura, e a Política) e em que se observam

os fundamentos de uma nova sociedade civil goesa, liberta do peso da herança colonial e da forçada integração pós-1961.(1)

1. BREVE RESUMO CRONOLÓGICO: UM PASSADO DE INFLUÊNCIAS

Do modo a possibilitar a compreensão mais abrangente da multiplicidade de influências culturais de que Goa foi alvo ao longo do seu passado histórico, urge recordar brevemente alguns dados cronológicos. Esta leitura é, no entanto, incompleta, servindo meramente o propósito selectivo de demonstrar as linhas de tensão culturais que se vão estabelecendo em Goa ao longo dos dois últimos milénios e que, como veremos nos próximos capítulos, se traduzem em linhas de divisão politizadas que têm impedido desde 1961 a criação de uma identidade goesa coesa.

Séc. I d. C.: Com a morte de Ashoka em 232 a.C. o seu reino fragmenta-se em pequenos reinados. Goa passa então para o domínio do Império Satavahana que controlava toda a costa ocidental indiana (a zona do Concão). É nesta época que o território floresce pela primeira vez, sob controlo local dos Bhoja, como centro comercial com ligações com os árabes e romanos.

973-1162: Em 973 os Chalukyas voltam ao poder no Decão. Os Kadambas conquistam Goa. O seu líder Sashtadeva I estabelece-se em Chandrapur (hoje Chandor). Baptiza o seu novo reino de Gopakkapattana, testemunhando Goa um elevado grau de autonomia.(2)

1380: Madhav, ministro real de Vijayanagar, fortalece Goa protegendo o seu comércio. Durante quase 100 anos, a casa reinante de Vijayanagar passa a nomear vice-reis para Goa.

1489: Yusuf Adil Shah cria a dinastia de Bijapur. Goa cai no seu poder, em consequência do enfraquecimento da dinastia dos Bahmani. A cidade de Ela (mais tarde cidade de Goa, e hoje Velha Goa) é feita segunda capital do reino de Bijapur.

1510: Afonso de Albuquerque conquista Ela (Goa) a 25 de Novembro de 1510.

1540: O fundamentalismo cristão persegue os hindus de Goa, levando também à destruição maciça de templos hindus nas zonas portuguesas.

---

(1) O Estado da Índia Portuguesa foi ocupado militarmente a 19 de Dezembro de 1961. Em 1962 os territórios seriam anexados pela União Indiana, tendo Portugal reconhecida a sua soberania sobre estes em Dezembro de 1974. Ver: **O Caso de Goa, 40 anos depois (1961-2001), recordando a história**, Actas de conferência, ed. Núcleo de Estudos de Ciência Política e Relações Internacionais, UNL, Lisboa, 2003.

(2) Contudo, no contexto de uma leitura histórica quanto à especificidade autónoma de Goa, basta recordar o ancestral sistema associativo agrícola das «Comunidades» de Goa, estabelecido na época Védica, também conhecido por «Gãocarias». Existem presentemente 223 Comunidades em Goa. Ver http://www.goa-world.net/comunidades ou D'ALMEIDA, António Emilio. As Comunidades de Goa – História das Instituições Antigas, Lisboa, Bertrand, 1890

1560: É introduzida a Inquisição em Goa.

1683: O marata Sambhaji cerca a cidade de Goa. Suceder-se-ão várias guerras entre portugueses e maratas.

1763/4: Conquista dos distritos de Pondá, Canácona, Sanguém e Quepém.

1797-1813: Napoleão plancia ocupar Goa com a ajuda do sultão Tipu. Os ingleses oferecem ajuda às forças portuguesas, ocupando diversos fortes.

1821-35: A monarquia parlamentar permite que Goa passe a ser representada por alguns deputados em Lisboa. Entre os três eleitos de 1822, causa surpresa e protestos dois serem goeses autóctones.

1900: É publicado em Goa o primeiro jornal diário de todo o ultramar português: «O Heraldo». Publicado até 1983, em língua portuguesa.

1910: Revolução em Portugal (5 de Outubro). É proclamada a República. Também em Goa entra em vigor a liberdade religiosa, com substanciais melhorias para hindus e muçulmanos.

1926: A dissolução do Parlamento português impede a progressiva democratização de Goa, levando à criação em 1928, do Goa Congress Committee.

1933: Entrada em vigor do Acto Colonial, fortemente criticado pelos intelectuais da Índia Portuguesa, que se vêem reduzidos a «cidadãos de segunda».

1946-58: A 18 de Junho de 1946 realiza-se um enorme comício contra o colonialismo português em Margão. Nos anos seguintes são realizadas diversas manifestações em Goa, em defesa de maiores liberdades e direitos cívicos.

1961: A 18 e 19 de Dezembro a União Indiana invade e ocupa os territórios de Goa, Damão e Diu. Os combates duram dois dias e provocam dezenas de vítimas mortais. Goa é integrada unilateralmente pela União Indiana em 1962.

1963: Primeiras eleições democráticas em Goa para a «House of Assembly».

1967: Após um período de campanha violenta, os goeses votam contra a integração no estado de Maharastra e a favor do estatuto de Território da União.

1974: A 31 de Janeiro, Mário Soares, Ministro dos Negócios Estrangeiros do III Governo Provisório de Portugal, reconhece em Nova Delhi a soberania indiana sobre o Estado da Índia Portuguesa.

1987: A 30 de Maio, após diversas manifestações a favor da autonomia de Goa e a favor da língua concani, Goa torna-se no 25.º estado indiano.

2. LINHAS DE TENSÃO: HETEREOGENIDADE TRADICIONAL

a) A religião como factor de divisão e de união

O factor religioso é a primeira marca da influência portuguesa na sociedade goesa. O panorama religioso que se observa em Goa (ver Anexo 1) poderá levar à crença de que a sociedade goesa vive dividida à luz do critério religioso e que

a violência e o conflito religioso marcam as relações entre as três comunidades. Isto, no entanto, não corresponde à realidade.

De facto, com a chegada dos portugueses a Goa, o território vive um período brutal, com conversões em massa de goeses, muitas vezes forçadas e com recurso a práticas violentas. Em meados do século XVI são destruídos dezenas de templos hindus nos concelhos de Salcete e de Bardez e no seu lugar edificadas igrejas católicas([3]). A Inquisição viria reforçar este processo, perseguindo no entanto só os recém-convertidos e as suas práticas. Por via de uma perseguição directa ou de uma política indirecta de favorecimento dos goeses convertidos ao Cristianismo, muitos goeses hindus foram assim forçados a deixar as suas aldeias tradicionais, emigrando para as regiões vizinhas de Goa([4]). As políticas religiosas viriam a moderar-se a partir do século XVIII, com substanciais melhorias para os goeses não-cristãos, especialmente com a expulsão das ordens religiosas em 1834([5]) e com a proclamação da República Portuguesa, já em 1910.

Assim, na prática, Goa é palco de um harmonioso relacionamento entre as principais comunidades religiosas. O que explica esta abordagem pacífica dos goeses ao fenómeno religioso? As linhas de demarcação religiosas são ténues e fluidas, devido em grande parte a outros critérios de divisão que as amortecem e as relativizam, mas também devido ao estilo de vida goês pacífico e pouco dado ao recurso à violência, algo que é conhecido como o estilo de vida «sussegad»([6]).

Assim, o principal critério que minimiza o choque interreligioso é o da casta([7]). Convertidos ao Cristianismo, os goeses católicos guardaram no entanto, por via da profissão, do vestuário ou do folclore, marcas distintivas da sua casta hindu original. O peso desta herança hindu é tal que influenciou a própria arquitectura([8]), a cozinha e os hábitos sociais dos goeses cristãos. A Igreja Católica em Goa foi e é ainda até hoje palco de conflitos entre as diversas castas cristãs. Não é assim surpreendente registar que certos goeses cristãos tenham relações mais amigáveis e continuadas com hindus da mesma casta originária do que com cristãos originários de uma outra casta.

([3]) Ver, por exemplo, o caso de Cuncolim, em Salcete. SOUZA, Teotónio de, ***Why Cuncolim Martyrs?*** em ***Jesuits in India: In Historical Perspective***, Macau: ICM, 1992, pp. 35-47

([4]) Assim se explica também que haja comunidades que falem o Concani em regiões vizinhas de Goa.

([5]) Decreto de 31 de Maio. Nesta altura, em Goa, dos 300 clérigos, só 16 eram europeus.

([6]) Esta expressão Concani, muito utilizada em Goa, é originária do vocábulo português «sossegado».

([7]) Mais sobre o sistema hindu de castas em Goa, ver FEIO, Mariano, As Castas Hindus de Goa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, n.º 11, Lisboa, 1979.

([8]) Caso curioso é o da origem do «balcao» na arquitectura dos palacetes indo-portugueses. Este serve de apêndice à estrutura central da casa, onde se podem realizar encontros com elementos de outras castas, mantendo a habitação «pura», segundo a tradição hindu.

Já o espírito «sussegad» dos goeses manifesta-se repetidamente no quotidiano, imperando um respeito mútuo e até uma devoção mútua a ícones e figuras religiosas da outra comunidade([9]). A profusão de elementos religiosos e a naturalidade com que este relacionamento religioso é compreendido pelos goeses é dificilmente perceptível pelo complexo sistema de laicidade republicana ocidental que assenta na separação clara entre o religioso e o político/público. Em Goa, no entanto, nos hábitos do dia-a-dia, na esfera pública, na arquitectura religiosa de todas as comunidades e até na própria prática religiosa, assiste-se a uma constante comunicação inter-religiosa.

Sobre este complexo sistema religioso pesa no entanto o passado em que a violência se fez sentir, por exemplo, em certos períodos da época colonial. A retórica de uma natural «superioridade civilizacional cristã» sobre os chamados «gentios»([10]) deixou as suas marcas, bem como as reconversões em massa de goeses cristãos de castas inferiores na primeira metade do século XX([11]).

Assim, as linhas de tensão no panorama religioso de Goa são fluídas e tendem a ser esquecidas, podendo no entanto, pontualmente, voltar à superfície da actualidade. Tal é a ameaça que paira sobre a sociedade goesa com a chegada ao poder em Goa do Bharatiya Janata Party (BJP), um partido que persegue uma doutrina de revisionismo histórico e de um nacionalismo baseado na religião hindu, preconizando uma «Grande Índia Hindu»([12]). Apoiado por uma extensa rede de organizações de caridade, de educação e formação([13]) e até de unidades de carácter paramilitar, tem conseguido abalar o complexo e naturalmente frágil sistema religioso de Goa, introduzindo o factor religioso na agenda política. À semelhança do que a nível nacional foi feito com a minoria muçulmana, em Goa assiste-se pontualmente à caracterização da minoria cristã como «anti-patriótica» em momentos-chave da actualidade política, especialmente no que toca a assuntos culturais, históricos, ou até desportivos([14]).

([9]) Caso da veneração ao corpo de S. Francisco Xavier por milhares de hindus e muçulmanos de toda a Índia, de dez em dez anos, por ocasião da exposição das relíquias.

([10]) «[para compreender Goa é preciso] *historiar toda uma obra de culternização ocidental, num povo que ao contacto connosco não era selvagem, nem vivia a sua idade adâmica, aguardando as luzes ofuscantes da civilização*» escrevia Amândio César in MOTA, Mário, ***Dois Intelectuais da Índia Portuguesa***, Separata da Revista Médica de Angola, n.º 55, 1972.

([11]) Caso de uma população de Gaudas em Carambolim (Ilhas), motivado pelo facto de não serem autorizados pela Igreja Católica a casar em idade menor, tal como o faziam por tradição.

([12]) Para perceber a construção imaginária deste conceito ver BROSIUS, Christiane, ***Empowering Visions, The Politics of Representations in Hindu Nationalism***, Anthem Press (a publicar em Novembro 2004).

([13]) Ver por exemplo o peso no sistema educativo indiano em ***Hindutva Institutions in Education, The spreading network of RSS*** em http://www.sacw.net/HateEducation/Ramak101198.html.

([14]) O entusiástico apoio de uma maioria de goeses à selecção nacional de futebol de Portugal, durante a realização do Euro 2004, foi vista por alguns sectores como expressão de «anti-patriotismo».

Este fenómeno tem provocado uma fragilização da harmonia religiosa, em certos momentos, mas por outro lado tem também reforçado a crença e o activismo dos goeses em defesa deste património interreligioso. Este é assumido como herança do passado e uma faceta única da sociedade, e têm surgido diversas iniciativas para manter este seu carácter original, espelhando a crescente consciencialização goesa do valioso património religioso.

b) **A questão linguística como reflexo de uma identidade multifacetada**

Fruto das diversas influências culturais de que Goa bebeu ao longo do seu passado e fruto dos diversos circuitos migratórios que passaram pelo seu território, o panorama linguístico goês é extremamente complexo (*ver Anexo 2*). O sistema federal da União Indiana assenta no critério linguístico e foi assim, desde 1961, objectivo dos goeses afirmar a sua língua concani como língua distinta e autónoma. Em consequência a questão linguística foi sempre uma temática altamente politizada.

O **concani** é visto hoje como a única língua goesa. No entanto, tal como tantos outros conceitos politicamente aproveitados como *genuinamente goeses*, esta língua encontra as suas origens fora do território goês, com a vinda dos povos arianos do norte da Índia. Embora seja uma temática ainda muito conflituosa entre os linguistas, é de crer que o concani tenha evoluído a partir de *Shouraseni Prakrit*([15]), conjuntamente com outras línguas indianas contemporâneas, como o assamês ou o bengalês.

Com a chegada dos portugueses a Goa, a língua concani sofreu um duro revés, tendo grande parte das suas obras literárias sido destruídas no séc. XVI. Goeses que escolheram a via do exílio para escapar à repressão religiosa emigraram para as regiões vizinhas que compõem hoje os estados de Kerala, Karnataka e Maharastra, espalhando a língua concani por toda a região do Concão. Ainda hoje, a maioria dos falantes do concani encontra-se estabelecida fora do estado de Goa([16]), estando a comunidade espartilhada por dezenas de dialectos que por vezes tornam a comunicação entre os vários grupos impossível.

Justamente, o primeiro obstáculo à afirmação do concani como pilar da identidade goesa, e consequentemente a primeira linha de divisão no capítulo linguístico de Goa, encontra-se no próprio seio desta comunidade linguística. Os dialectos intra-regionais, bem como os variados dialectos utilizados pelas várias castas e grupos profissionais, impedem a afirmação de uma política de

([15]) Uma língua intermédia entre o sânscrito clássico e as línguas indianas modernas.

([16]) Os censos indianos de 1971 revelam que das 1 522 684 pessoas que falavam o concani, só 556 223 viviam em Goa, contra 572 828 no estado de Karnataka, 272 970 no Maharashtra e alguns no Kerala.

identidade coerente baseada na língua concani([17]). Outro aspecto é a escrita escolhida. Quando o concani foi aceite como língua oficial de Goa e uma das línguas oficiais indianas, só o foi em escrita devanagárica (caracteres indianos) e não em escrita romana, maioritariamente e tradicionalmente utilizada pela minoria cristã goesa. Este factor criou à partida um sentimento de alienação por parte de grande parte da população goesa, pouco familiarizada com os caracteres devanagáricos.

Embora derrotado pelo referendo de 1967 e pela elevação de Goa a estado em 1987, o lóbi pela língua **marata** continua no entanto bem activo, sendo esta uma importante língua no Norte de Goa, nas regiões vizinhas ao culturalmente hegemónico estado do Maharastra. De facto, com a repressão colonial, muitos intelectuais e escritores goeses refugiaram-se ao longo dos séculos neste estado vizinho, adoptando a língua marata e criando uma rica literatura goesa nesse idioma. Fruto também das íntimas relações culturais e sociais do Norte de Goa com as regiões do Sul do Maharastra, nasceu assim em Goa uma comunidade linguística marata que continua a reivindicar um estatuto especial, reforçando a linha de tensão linguística.

À parte do marata, outras linhas de tensão atravessam a sociedade goesa. O uso do **português**, até 1961 a principal língua na educação e na administração, e parcialmente no comércio, veio a cair em desuso desde então, salvo em restritos bastiões conservadores. Por outro lado, assiste-se a um reflorescimento parcial, entre os jovens que procuram conhecer melhor a língua dos seus antepassados ou meramente uma língua europeia que lhes possibilite melhores oportunidades profissionais([18]). A língua continua a sofrer no entanto o peso da época colonial e o desprezo dos sectores radicais anti-portugueses.

O **hindi**, como língua nacional indiana, embora em 1961 fosse uma língua estrangeira para quase todos os goeses, foi progressivamente introduzido nos currículos escolares. Mas é o **inglês** que é hoje a língua principal em Goa, dominando a imprensa, a vida política e o comércio. Havendo historicamente uma forte ligação entre Goa e a diáspora goesa em Bombaim, maioritariamente anglófila, o inglês ganhou rapidamente terreno em 1961, destronando o português como língua estrangeira e remetendo o concani para os lares e para a expressão folclórica (cinema, teatro, música etc.). Finalmente, novas línguas trazidas pela população imigrada em Goa([19]), como o **kannada** e o **malayalam**

([17]) As tradicionais rivalidades linguísticas entre os concelhos de Bardez e Salcete, por exemplo. Os dois reivindicam a versão "pura" do concani.

([18]) Especialmente na disciplina de História, sendo que grande parte dos documentos guardados no Arquivo Histórico de Goa são em língua portuguesa.

([19]) Esta população é fluída e difícil de identificar em recenseamentos, por normalmente viver sem alojamento fixo e em grande pobreza. Calula-se que seja hoje entre 30 e 40% da população de Goa.

ganham expressão também e vêm enriquecer e complicar ainda mais o panorama linguístico de Goa.

Conclui-se assim que os goeses são historicamente poliglotas, dominando diversas línguas. Isto reflecte-se na dificuldade de dominarem correctamente uma única língua, sendo comum entre os jovens educados das áreas urbanas terem conhecimentos familiares do concani ou do marata (que falam essencialmente em casa e na comunicação quotidiana), dominarem o inglês na escrita, e possuírem conhecimentos rudimentares do hindi e porventura de mais uma língua europeia (português ou francês). Esta aproximação varia obviamente, dependendo do nível de educação, do contexto socio-familiar e da zona geográfica de Goa.

Atingiu-se assim um *status* quo entre o inglês e o concani, com o marata em segundo plano, o que reflecte uma escolha implícita dos goeses pela maior expansão global da língua inglesa e pela sua utilidade no campo profissional, mantendo o concani na esfera local e privada.

3. UMA NOVA SOCIEDADE CIVIL: HOMOGENEIDADE EMERGENTE

a) Sociedade e cultura: o reavivar da identidade goesa

Tradicionalmente, a sociedade goesa viveu condicionada pela diversidade de linhas de tensão e divisão que a atravessam, como vimos exemplificado no capítulo anterior. Religião, língua, casta, profissão, localização geográfica, passado familiar, entre outros critérios locais ou importados do exterior, limitaram a emergência de uma identidade goesa auto-consciente. Paradoxalmente, uma identidade goesa mais forte está assim dependente de uma maior homogeneização. Por outro lado, depende também de uma maior apuração da sua herança cultural, especialmente a da época portuguesa, e de uma confrontação mais madura com o seu passado e com o presente contexto indiano.

No último decénio tem-se observado, por um lado, um progressivo processo de homogeneização, especialmente entre os sectores etários mais novos. Este processo espelha-se na *indianização*, por via do cinema indiano, mas também por via da televisão indiana e do desporto([20]), e na *ocidentalização*([21]), pelas mesmas vias. Por exemplo, pode-se falar de homogeneização

([20]) O críquete indiano e o cinema Bollywood, mas também a cultura juvenil indiana transmitida pela MTV-Índia têm tido um papel muito importante neste processo.

([21]) No vestuário, nos hábitos alimentares, mas também no lazer e nos hábitos quotidianos sociais. Para uma abordagem mais vasta da ocidentalização por via da globalização, ver, por exemplo: APPADURAI, Arjun, **Apres le colonialisme, Les consequences culturelles de la globalisation**, Paris: Payot, 2001

gastronómica. Neste âmbito, a cozinha goesa tradicionalmente tão diversa tem vindo a simplificar-se com o uso dos mesmos condimentos e das mesmas formas de preparação, reflectindo a condicionante do tempo restrito e a expansão dos novos utensílios eléctricos.

Tal como na gastronomia, também no plano do vestuário se esbatem as tradicionais diferenças que espelhavam o estatuto e a hierarquia social do indivíduo. Até nos hábitos quotidianos este processo é observável, sendo as tradicionais actividades substituídas por tempos de lazer essencialmente baseadas no consumo de bens ou serviços. Os vários grupos sociais goeses, historicamente divididos por diversas linhas de tensão e divisão são assim confrontados pela primeira vez no tempo e no espaço, de modo repetido e continuado, criando as bases para uma sociedade civil mais homogénea assente em problemas, necessidades e expectativas comuns([22]).

Como vimos, o processo que permite o estabelecimento destas bases é composto pela ocidentalização e pela indianização, havendo no entanto um terceiro fenómeno explicativo. Em paralelo a estes fenómenos exteriores que têm ajudado à simplificação da complexa realidade goesa, há um processo de *apuração e de confrontação* com o legado português.

Este processo é recorrente nas sociedades pós-coloniais, mas assume uma importância especial no caso de Goa, cuja sociedade vivia enclausurada no binómio Portugal-Índia desde 1961. A desmitificação colonial tem sido feita especialmente por reputados académicos e escritores, analisando imparcialmente a experiência colonial portuguesa e o passado português. Num país recente como é a Índia, marcadamente multiétnico e multireligioso, a disciplina da História serve reforçadamente o objectivo de construção de uma consciência nacional, e Goa não escapou a este processo. Mas as gerações mais recentes de historiadores goeses têm sido capazes de olhar descomplexadamente para o passado, relacionando-se de uma forma positiva com Portugal, mesmo que alguns se insiram nas escolas de pensamento tradicionalmente hostis ao Ocidente.

Na sociedade civil, a redescoberta do património arquitectónico e cultural goês de traça lusitana tem também espelhado esta nova confrontação com o passado. Bairros tradicionais como o das Fontainhas, na capital Panjim, ignorados durante quatro décadas, estão a ser alvo de iniciativas de conservação e de animação cultural cujo sucesso, atraindo milhares de pessoas([23]), testemunha a crescente consciencialização, por parte dos goeses, da sua identidade. É progressivamente marginalizada a percepção de que o património goês de influência portuguesa é estranho e não-genuinamente

([22]) Para uma abordagem interessante da questão da coesão social ver PUTNAM, Robert D., **Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community**, New York: Simon & Schuster, 2000.

([23]) O anual Fontainhas Festival of Arts, iniciativa do Goa Heritage Action Group.

goês. Pelo contrário, os 451 anos de influência portuguesa e de assimilação de valores ocidentais são reivindicados como património, herança e singularidade intrinsecamente goeses.

Assim, o reavivar de uma identidade cultural goesa distinta vem preencher a ausência de uma essência local na homogeneização por via da ocidentalização e da indianização, dois fenómenos «não-goeses». É de notar no entanto que os dois fenómenos são interdependentes. A contínua confrontação com o passado e com o património goês depende de uma abordagem comum da sociedade goesa, o que por sua vez depende de uma sociedade civil homogeneizada e coesa, liberta de linhas de divisão e tensão. Por outro lado, este processo não é linear, registando-se naturalmente a oposição de diversos sectores e, acima de tudo, diversas interpretações do conceito de identidade goesa.

b) **Novas linguagens políticas: uma sociedade civil goesa vibrante**

De que modo se traduz esta sociedade civil emergente no plano político? Considerando a perda de influência dos partidos regionais na Assembleia Legislativa Estadual de Goa (*ver Anexo 3*), e um crescente bipartismo restrito a formações partidárias nacionais, seria de esperar que este reavivar da sociedade goesa não tivesse expressão na esfera política. Contudo, há que considerar o fenómeno político de forma abrangente e analisar novas formas de participação política, por vezes bem mais desenvolvidas em Goa do que em países europeus. Este desenvolvimento explica-se com a debilidade das estruturas democráticas indianas e com o largo fosso que separa os eleitores – por vezes maioritariamente iletrados – dos representantes políticos eleitos, fenómeno agravado por práticas generalizadas de corrupção e de instabilidade política([24]).

Assim, especialmente em Goa, um dos estados indianos com a maior taxa de alfabetismo e de poder de compra per capita, surgiu nos últimos anos um grande número de instituições e associações não-governamentais (ver Anexo 4). Variam nos objectivos, na organização e nas estratégias utilizadas: enquanto que umas surgem espontaneamente entre os cidadãos, sem estrutura formal, em oposição a um certo projecto industrial ou plano governamental, outras são concebidas juridicamente, com órgãos eleitos e reconhecidas pelo Governo. Tal situação reflecte-se também nos objectivos, estando algumas restritas a objectivos circunstanciais e eventualmente alcançáveis (como a oposição à demolição de um certo edifício histórico), enquanto que outras, mais institucionalizadas, perseguem objectivos generalistas e menos definidos, como a protecção do

([24]) O caso mais extremo em Goa, é o do deputado Deu Guraji Mandrekar que em finais dos anos 90 chegou a mudar de formação partidária quatro vezes durante numa única legislatura.

ambiente ou o bem-estar dos jovens (*ver Anexo 5*).

Especialmente na área da protecção ambiental, mas também na conservação do património histórico, estas associações têm desempenhado um papel crucial na defesa dos interesses dos cidadãos e na oposição a projectos do Governo ou de instituições privadas. É de referir a importância elementar destas associações para evitar a demolição de estruturas de grande valor histórico e na inventariação do património arquitectónico ou ecológico([25]).

Compreendendo o fenómeno político de forma abrangente, é de incluir também o papel da imprensa como actor na realidade política de Goa. Os principais diários em língua inglesa estão tradicionalmente mais alinhados com as políticas do Governo, por dependerem de financiamentos deste por via de publicidade e por serem propriedade de grandes consórcios mineiros que procuram defender os seus privilégios político-económicos([26]). Mas recentemente têm proliferado novas iniciativas não só na imprensa escrita mas também na televisão, demonstrando novo vigor na análise imparcial e crítica das acções governativas e da agenda da actualidade([27]). Ao mesmo processo assiste-se por via da Internet que se tem expandido largamente pelos lares goeses e que tem servido de plataforma comunicacional e mesmo organizativa para movimentos sociais contestatários. À semelhança do que se passa na Europa e nos Estados Unidos da América, as novas tecnologias de informação têm assim tido um papel importante na revitalização da sociedade civil – pelo menos sob perspectiva de permitir uma nova forma de proximidade social e de participação política.

Aliada à crescente preocupação em estudar a realidade ecológica, geográfica, cultural, social e arquitectónica goesa expressa por estas novas organizações não-governamentais tem emergido o processo de consciencialização dos goeses da sua identidade própria e afastado o tradicional binómio em que se moviam e se reviam: o legado português e o contexto indiano.

CONCLUSÃO: Uma nova sociedade civil goesa

Enquanto que as gerações anteriores formadas antes de 1961, desconheciam muitas vezes a realidade goesa (conhecendo somente a realidade portuguesa), as gerações mais novas, educadas no entusiasmo da integração indiana pós-1961, por norma também desconheciam a realidade goesa (em oposição à

([25]) Exemplos disso são os projectos e trabalhos de Vinayak Khedekar, na inventariação do folclore goês, e de Nandkumar Kamat, no estudo do sistema ecológico de Goa.

([26]) Os três diários em língua inglesa são o Navhind Times, o Herald e o Gomantak Times.

([27]) Caso interessante é o do semanário Goan Observer, lançado em 2003 e que tem apostado na análise política e por vezes assumido um carácter contestatário ao actual Governo do BJP, assumindo-se como «defensor da identidade goesa».

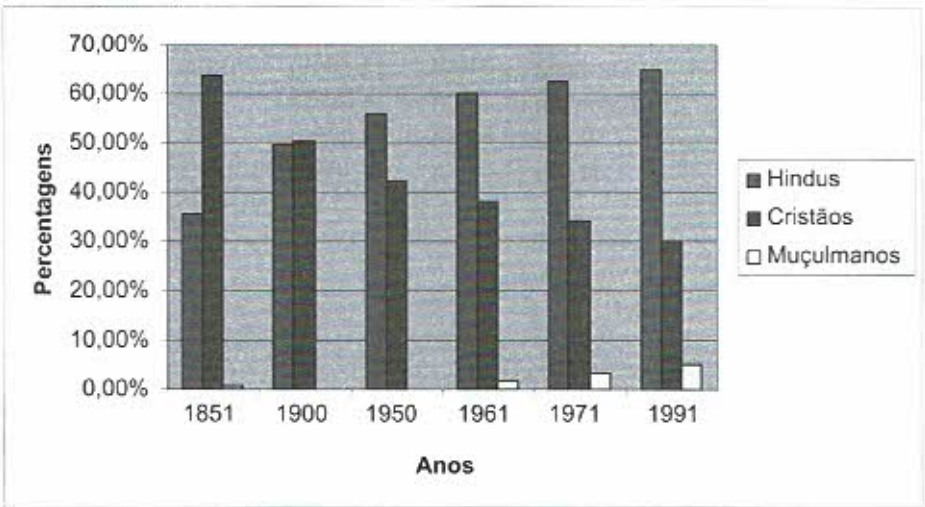
realidade indiana com que eram confrontadas na formação e nos media). Como observámos, emerge hoje uma terceira via que se revê numa identidade goesa própria, duplamente integrada na realidade política indiana e na realidade globalizada de cariz ocidental.

Este fenómeno é no entanto ainda muito limitado, pouco estudado e restrito essencialmente às gerações mais novas. As linhas de tensão mantêm-se, mesmo que submersas, prontas a emergir pontualmente. Os sectores radicais da sociedade goesa, sejam eles os fundamentalistas hindus anti-portugueses ou os saudosistas católicos pró-portugueses, não deixarão de politizar estas linhas de tensão e de divisão e explorar o binómio limitativo Portugal-Índia.

Em paralelo a uma progressiva perda de influência dos domínios da religião e da língua na sociedade goesa, como vimos no segundo capítulo, a própria sociedade civil reflecte uma mutação, por via de uma nova linguagem política que se recusa a interpretar o passado e o presente cultural, social e político à luz do tradicional binómio Portugal-Índia. Esta mutação é reforçada pela influência da ocidentalização e da indianização, processos que têm contribuído para a amortização das linhas de tensão e possibilitado uma sociedade civil mais coesa. Relegadas as tradicionais linhas de clivagem religiosa, cultural e linguística para segundo plano, é assim possível observar a emergência de uma percepção consensual dos goeses quanto a uma sociedade pós-colonial com aspirações comuns, liberta de constrangimentos históricos ou contemporâneos e consciente da sua própria identidade.

ANEXO 1

Comunidades religiosas em Goa (1851-1991)
Fonte: «Goa, an Economic Update» de Prabhakar Angle, 2001



ANEXO 2

Principais línguas faladas em Goa (1981-1991)

(língua materna)

Fonte: Censos oficiais indianos, 1981 e 1991

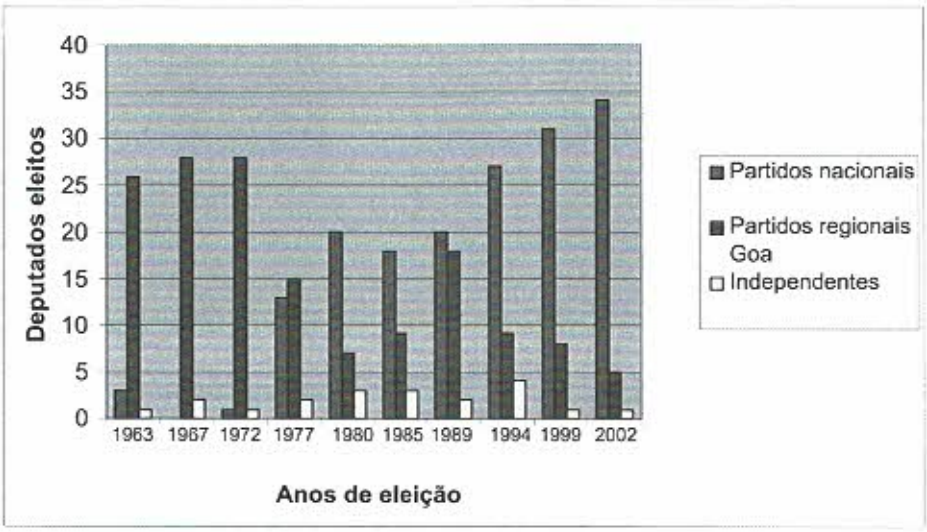
Concani (1981: 61.21%) – (1991: 51,52%)
Marata (27.12%) – (33,36%)
Kannada (3.41%) – (4,64%)
Kannada (3.41%) – (4,64%)
Urdu (2.81%) – (3,42%)
Hindi (2.09%) – (3,17%)

ANEXO 3

Evolução eleitoral dos partidos regionais e nacionais
em Goa (1963-2002)

(Deputados eleitos para a Assembleia estadual de Goa*)
Fonte: Election Commission of India

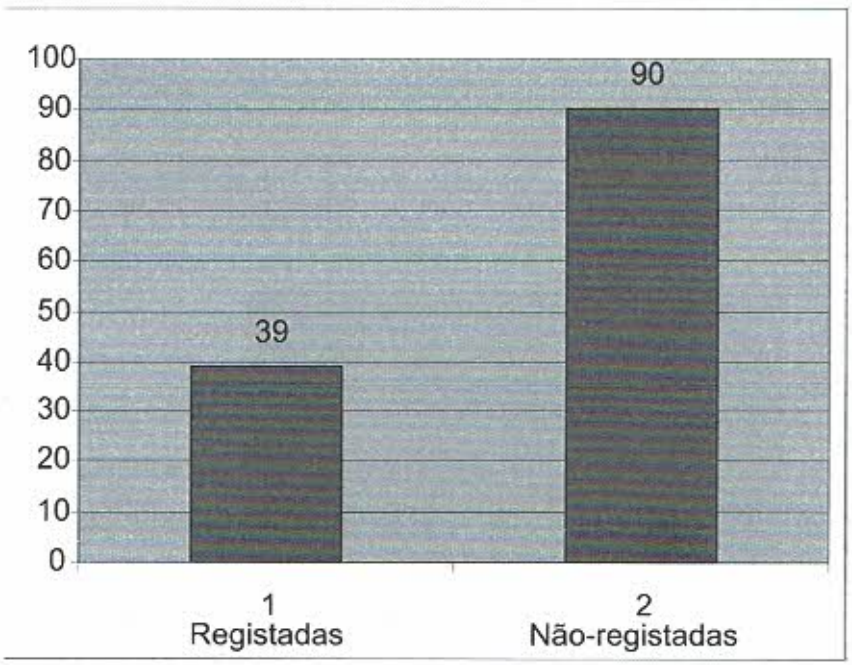
* Até às eleições de 1985 inclusive, Goa, como Território da União, elegia 30 deputados para a «House of Assembly». Desde que foi reclamado estado, Goa passou a «Goa Legislativa Assembly» passou a contar com 40 representantes eleitos.



ANEXO 4

Organizações Não-Governamentais Goesas, por registo oficial (2004)

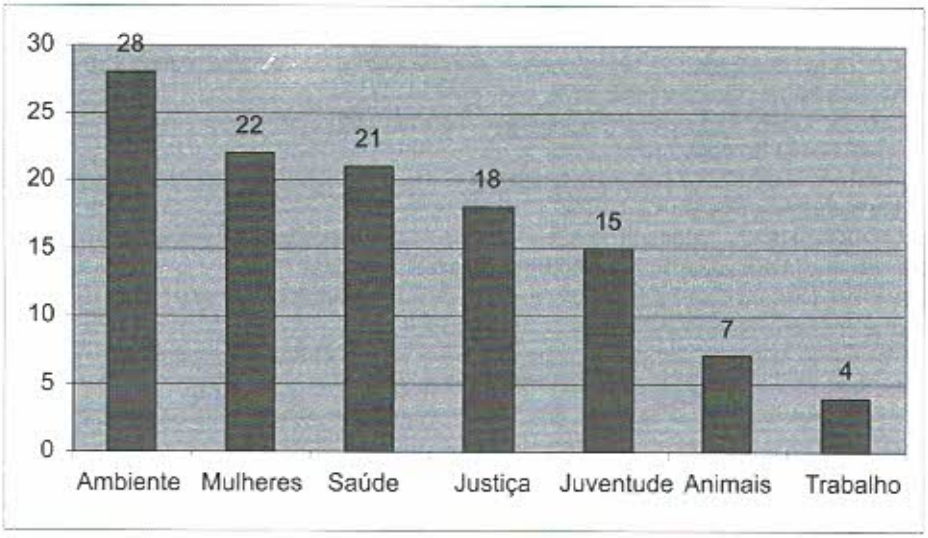
Fonte: www.goasudharop.org



ANEXO 5

Organizações não-governamentais goesas, por área de actividade

Fonte: www.goasudharop.org



BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ANGLE, Prabhakar S, *Goa: an economic update*, The Goa Hindu Association, Bombay, 2001

APPADURAI, Arjun, *Apres le colonialisme, Les consequences culturelles de la globalisation*, Paris: Payot, 2001

BROSIUS, Christiane, Empowering Visions, *The Politics of Representations in Hindu Nationalism*, Anthem Press (a publicar em Novembro 2004; tese publicada no South Asia Institute, Univ. Heidelberg, Alemanha)

COSTA, Aleixo Manuel da, *Dicionário de Literatura Goesa*, Instituto Cultural de Macau, Fundação Oriente, Lisboa, 1998

D'ALMEIDA, António Emilio, *As Comunidades de Goa – História das Instituições Antigas*, Lisboa, Bertrand, 1890

FEIO, Mariano, *As Castas Hindus de Goa*, Junta de Investigações Cientificas do Ultramar, N.º 11, Lisboa, 1979

FERNANDES, Aureliano, *Cabinet Government in Goa (1961-1993)*, Maureen and Camvet Publishers Ltd., Panjim, Goa, 1997

HELMS, Mary W., Discussion: Ethnicity and the state em Interethnic communication, editado por E. Lamar Ross, pp. 134-146. *(Southern Anthropological Society Proceedings* 12.) Athena, GA: University of Georgia Press, 1978

MORAIS, Carlos Alexandre de, *Cronologia Geral da Índia Portuguesa (1498-1962)*, Referência/Editorial Estampa, Lisboa, 1997

NEWMAN, Robert S, *Of umbrellas, goddesses & dreams, Essays on Goan culture and society*, Other India Press, Mapusa, Goa, 2001

RAMAKRISHNAN, Venkitesh, *Hindutva Institutions in Education, The spreading network of RSS* em http://www.saew.net/HateEducation/Ramak101198.html

RIBEIRO, Orlando, *Goa em 1956 – Relatório ao Governo*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1999

RUBINOFF, Arthur G, *The construction of a political community, Integration and Identity in Goa*, Sage Publications India Ltd., New Delhi, 1998

SOUZA, Teotónio R. de, *Is there One Goan Identity, Several or None?*, in revista Lusotopie 2000, Paris, 2000

SOUZA, Teotónio de, *Why Cuncolim Martyrs?* em Jesuits in India: In Historical Perspective, Macau: ICM, 1992, pp. 35-47

_____, O Caso de Goa, 40 anos depois (1961-2001), recordando a história, *Actas de conferência*, ed. Núcleo de Estudos de Ciência Política e Relações Internacionais, UNL, Lisboa, 2003

_____, *Statistical Handbook of Goa, 1994-95 to 1996-97*, Ed. Directorate of Planning, Statistics and Evaluation, Government of Goa, Panaji, 1999

Sites Internet consultados:

http://www.goasudharop.org / http://www.navhindtimes.com

http://www.censusindia.net / http://www.supergoa.com (em português)

ACADEMIA DE MARINHA

A ILHA DE MOÇAMBIQUE E A ROTA DO CABO

RUI DA COSTA PINTO

LISBOA – 2004
XIII

A ILHA DE MOÇAMBIQUE E A ROTA DO CABO

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Dr. Rui da Costa Pinto, em 13 de Julho de 2004

Exmo. Sr. Almirante Presidente da Academia de Marinha, Exmos. Membros do Conselho Académico, Distintos Confrades, Ilustres Convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

Esta comunicação teve como base documentação por nós transcrita e trabalhada existente no Arquivo Histórico Ultramarino e nos *Documentos Remetidos da Índia*, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Não quisemos aqui incluir as Relações de Bento Teixeira Feio, (Relação do naufrágio que fizeram as naus Sacramento e Nossa Senhora da Atalaia) ou do Padre António Francisco Cardim (Relação da viagem do galeão São Lourenço), já que são profusamente conhecidas na História Trágico – Marítima Portuguesa ou na Literatura de Viagens.

Desde o início do século XVI, os portugueses descobriram o interesse estratégico de Moçambique para a realização do comércio com a costa oriental africana, mas também como escala de apoio do comércio com a Índia e para as viagens de longo curso.

As partidas tardias de Lisboa e de Goa, não facilitavam a viagem e condicionavam na maior parte das vezes a sua chegada, já que a sua saída devia ser preferencialmente efectuada entre os inícios de Março e meados de Abril

As naus, que até ao final da segunda quinzena de Julho dobrassem o Cabo, deveriam fazer a viagem por dentro através do canal de Moçambique, (por indicações da coroa.) para que chegassem à ilha antes do início de Setembro e assim evitassem os baixios da Índia. O seu atraso implicaria a continuação da *derrota por fora* da Ilha de São Lourenço, de forma a não perderem a monção. Ainda que tal significasse uma maior celeridade na viagem, implicava que esta se realizasse sem escalas de apoio e com poucos sinais de referência.

Nesta conjuntura, a viagem só viria a ser concluída quase um ano mais tarde, no mês de Maio seguinte. Todavia continuava-se a optar pela primeira solução, até pela necessidade de invernarem em Moçambique

Na viagem de regresso, era aconselhável largar Goa até ao final do ano ou nos primeiros dias de Janeiro, sendo mais comum neste no século XVII a derrota por fora já que havia que contar com a presença holandesa no canal de Moçambique. Embora se continuasse a optar pela viagem por dentro, sobretudo quando se efectuavam partidas antecipadas, havia que contar com ventos e correntes desfavoráveis.

Muitas eram as embarcações que naufragavam no canal de Moçambique, apesar da Coroa tudo ter feito para que as mesmas evitassem fazer escala sobretudo, *no torna-viagem*.

Mas mesmo assim, aportava-se quer pelo mau tempo, quer pela necessidade de reabastecimento e reparação dos navios([1]).

Além de Madagáscar existiam outras opções de escala tal como as ilhas Querimbas situadas ao longo da actual costa norte de Moçambique.

Uma das razões pela qual se continuou a preferir a escala pela ilha de Moçambique foi a de natureza económica, aqui se encontrava breu e cairo proveniente da costa suaíli,([2]) bem como de boa madeira vinda do interior da Macuana,([3]) embora nem sempre oportunamente decepada e aplainada em tabuado pela grande falta de oficiais serralheiros, carpinteiros e calafates – que se fazia sentir na ilha de Moçambique([4]) como é constante da correspondência entre o seu Capitão, o Rei e o Vice-Rei.

Nas obrigações do capitão de Moçambique, entre outras, estipulava-se que se devia dar à fortaleza um pangaio carregado de cairo e breu para as naus que vinham de Portugal e que os feitores mandavam buscar para vender às embarcações mercantis, a 15 ou 20 cruzados o barco. Também estava definido, em regimento, que este breu e cairo eram para estar disponíveis em armazém próprio([5]).

A 10 de Abril de 1642, largou a barra de Lisboa o galeão São Bento em viagem para Goa, acabando por encalhar a 3 de Dezembro nas areias da ilha de Moçambique, com muita gente doente e morta.

A 27 de Dezembro do mesmo ano, partiu de Goa em direcção a Lisboa, com ordem do Vice-Rei para fazer escala em Moçambique, um patacho capita-

---

([1]) ALBUQUERQUE, Luís, «Carreira da Índia», in ALBUQUERQUE, Luís de *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, pp. 204-209

ALBUQUERQUE, Luís de «Escalas da Carreira da Índia», in Sep. n.. CX, Lisboa, CECA, JNICT, 1978

BOXER, Charles, Ralph – *A Índia Portuguesa em meados do século XVII*, Lisboa, Edições 70, 1982, p. 44

DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio «A evolução da Carreira da Índia até aos inícios do século XVII», in Luís de Albuquerque (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. IV, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 105-130.

([2]) Que se estende por toda a província de Moçambique, Cabo Delgado e uma pequena faixa no Niassa. Os subgrupos que o compõem são: Lómués, Chacas, Medos, Acherimas, Podzos, Macondes, entre outros.

(3) Actual Nampula

([4]) Alexandre Lobato, "A Ilha de Moçambique (Monografia)", Moçambique. Documentário Trimestral, XI, 42 (Abr.-Jun. 1945) pp. 1-152

([5]) STVDIA, n.° 57 (no prelo).

neado por António Cabral, que devia levar ao Rei notícias, sobre o estado da fortaleza de Moçambique e das embarcações que ali tivessem invernado([6]).

O patacho mercantil foi perseguido por duas naus holandesas durante três dias, tendo sido obrigado a largar fazendas, mantimentos e água, acabando por ir dar aos baixios a cerca de 100 léguas a sul da Barra de Onor. Tornou a partir, tendo sido capturado ao amanhecer do dia seguinte, pelas mesmas duas embarcações.

Decidiu então o Vice-Rei enviar junto das naus holandesas que faziam o bloqueio naval a Goa, os fidalgos e cavaleiros Diogo Mendes de Brito e Diogo Dias Lobo, com uma carta de protesto pelo aprisionamento do patacho pertencente a Luís Ribeiro Soares, carregado de fazendas de mercadores e moradores desta cidade e que no torna-viagem haveria de trazer ouro e marfim(da costa oriental africana), com lucros na ordem dos 50%.([7])

O Vice-Rei queixava-se também de não chegarem as restantes embarcações a Goa, excepto a naveta Santa Madre de Deus que estava no porto de Murmugão feita em Cochim segundo este de «boa madeira».([8])

A 17 de Janeiro de 1643, saiu de Onor, para tomar posse da fortaleza de Moçambique, Júlio Moniz da Silva, com uma urca, uma galeota e um patacho mercantil carregados de soldados, mantimentos, pólvora e munições([9]). Chegou a 22 de Fevereiro desse ano. Alguns dias depois, o capitão do galeão São Bento, D. João da Gama([10]), morreu, tendo a sua tripulação passado fome sem que ninguém os auxiliasse de acordo com o novo Capitão de Moçambique Foi a mesma socorrida por este último que acabara de tomar posse bem como aqueles que vieram no patacho Nossa Senhora do Rosário e Santo António capitaneado por Pêro de Oliveira ainda que não houvesse cláusula contratual a que tal o obrigasse tomar para si as despesas nos contos de Goa.([11])

([6]) A.N.T.T., Documentos Remetidos da Índia, liv. 51, fl 83

([7]) Idem, Ibidem, liv.51, fl.181

([8]) Idem, Ibidem,. liv. 48, fl. 147.

([9]) Idem, Ibidem, liv. 51, fl. 160.
Idem, Ibidem,. liv. 48, fl. 147.
Ver quadro de Mercês e Nomeações in PINTO, Rui Miguel da Costa, A Costa Oriental Africana (1640-1668), Lisboa, Estar- Editora, 2002

([10]) Cujo filho, D. Luís da Gama, era neto de Vasco da Gama e a sua mulher era Dª Branca da Gama, possivelmente filha de Vasco da Gama

([11]) Orgão de ordenação e fiscalização das receitas e despesas do Estado Cerca de 1530 é criada a Casa dos Contos de Goa. Com D. Sebastião, por Alvará de 1560, unificou a contabilidade pública dando-se o ponto final da evolução, os Contos de Lisboa ficaram ligados aos Contos do Reino e Casa.
Durante o domínio filipino (1591) criou-se o Conselho da Fazenda em substituição da Mesa dos Vedores da Fazenda. Pelo Regimento de Filipe II, de 1627, efectuou-se uma importante reforma dos Contos: centralizou-se nos Contos do Reino e Casa toda a contabilidade pública, tanto da Metrópole como do Ultramar, extinguindo-se a Casa dos Contos de Goa.
In http://www.tcontas.pt/pt/apresenta/historia/tc1389-1761.shtm

Foi mandada tirar devassa sobre as mercadorias que se recuperaram da débil embarcação, que já vinha a meter água desde a sua saída de Lisboa.

O patacho seguiu a sua viagem para Goa na monção desse ano.

Sugere Júlio Moniz da Silva que conviria muito existir *nesta fortaleza para o serviço della hum batel com vinte cafres porque posto que pareça avista que he despeza não fica resultando deste serviço e o bom aviamento que se fica dando as embarcaçoins desse reyno que por aqui pação para as agoadas dellas, e lenha e outras cousas mais que se offereçem porque as faltas desta terra são grandes e as despezas iguoaes*([12]).

O mesmo aconteceu com as tripulações do patacho Nossa Senhora do Rosário, capitaneado por Pero de Oliveira e o de Santo António, chegados a 21 de Abril([13]).

Chegaram a 17 de Agosto do mesmo ano a Goa os patachos capitaneados por João da Costa e Pêro de Oliveira, que tinham invernado em Moçambique.

Este último reparou-se com a assistência dos ditos capitães e favor e ajuda do Capitão de Moçambique Júlio Moniz da Silva.

O Vice-Rei lamenta em Novembro a ausência de auxílio militar desde há quatro anos a essa parte por, a *inimisade dos olandeses connosco ser a mesma que sempre foi ou ainda maior que noutros tempos ainda que se tenha socorrido Ceilão na monção anterior.*([14])

A 9 de Maio de 1643, chegou o patacho Nossa Senhora da Penha de França, de João da Costa, à ilha de Moçambique mas foi obrigado a esperar pela monção seguinte, por necessitar de conserto([15]).

O galeão-almirante Santa Margarida, capitaneado por Pero de Araújo de Azevedo e o galeão Santo Milagre, capitaneado por João Rodrigues de Sá e Meneses, saíram da barra do Tejo a 30 de Março de 1643 com destino a Goa. Só o primeiro trazia 479 pessoas a bordo e 360 rações, o que obrigou desde logo ao corte das mesmas pela metade. A fome e a doença obrigaram-nos a invernar em Moçambique após cinco meses e meio de viagem e a esperar pela monção favorável, já que só em Agosto haviam dobrado o Cabo da Boa Esperança. Para além do mais, os holandeses bloqueavam a barra de Goa.

Sem água e mantimentos, muitos morreram durante a viagem – 45 pessoas do galeão Santa Margarida – e outros adoeceram, dificilmente se conseguindo o número suficiente de homens para efectuar a respectiva navegação.

([12]) A.H.U., Moçambique, Caixa nº. 2, Doc. nº. 32

([13]) Idem, Ibidem
A.N.T.T., Op. Cit, liv. 50, fl. 83.

([14]) A.H.U., Códice 45, fls. 24-25.

([15]) STVDIA, nº. 57 (no prelo)
A.H.U., Moçambique, Caixa nº. 2, Doc. nº. 32
A.N.T.T., Op. Cit, liv. 50, fl. 83.

Em Moçambique, Júlio Moniz da Silva não assistiu aos soldados e à tripulação para além de dois meses, deixando que estes percorressem a ilha nus e pedindo esmola, tendo sido a população que tomou para si o sustento desta pobre gente durante mês e meio.

O capitão-mor, João Rodrigues de Sá e Meneses, vendo que alguns morriam à pura miséria, resolveu disponibilizar dois mil xerafins da sua própria fazenda para dar algum remédio. Por outro lado o capitão da fortaleza, defendia-se dizendo que não tinha fazenda disponível, por já ter pago os 33 mil cruzados anuais do contrato, o que parecia ser falso já que Cristóvão Marques escrivão da feitoria na dita fortaleza tinha dito ao administrador do hospital padre António Carvalho que (...) *elle não queria nem hera contente dar o dinheiro da ditta hordinaria que faltava do prezente anno de seu contrato para os soldados enfermos dos ditos dois galiões e que so se destribuisse e gastasse com os soldados do prezidio da dita fortaleza e isto hera em occasião que no prizidio não avia doentes* (...).([16])

Júlio Moniz da Silva induziu muitos soldados dos galeões a permanecerem na fortaleza a troco de quartéis e mantimentos prometendo-lhes, ao mesmo tempo, que passariam a terra firme. É a partir desta atitude que o mestre do galeão Santa Margarida, Francisco Ribeiro, ameaçado fisicamente pelo capitão da fortaleza, concluiu que tanto este como o feitor só poderiam querer que estes galeões não fossem à Índia.

O capitão da fortaleza recusava-se também a ceder mantimentos ao galeão de João Rodrigues de Sá e Meneses, caso este não lhe entregasse dois soldados que tinham sido presos, por tentativa de deserção. Chegou mesmo a sugerir que os tomaria pela força([17]).

O Conselho Ultramarino pronunciou-se em 1644, a favor da permanência dos galeões na ilha de Moçambique, ao contrário da opinião de Júlio Moniz da Silva, que pretendia a sua saída da fortaleza, aqui alegando que já disponibilizaria afinal os mantimentos necessários para irem a Goa([18]).

Observada a devassa levantada por João Rodrigues de Sá e Meneses acerca dos procedimentos do capitão da fortaleza de Moçambique, determinou o rei que se tirasse residência do referido capitão e que de futuro, se acudisse com os mantimentos necessários para o sustento dos soldados e gente do mar que aí invernassem, por conta da pensão que se devia à fazenda régia (...) *e porque comvem dar remedio a isso para ao diante sendo de crer*

([16]) STVDIA, n.º 57 (no prelo)
A.H.U., *Moçambique*, Caixa n.º 2, Doc. n.º 55

([17]) Idem, *Ibidem*. Doc. n.º 55; Id., Ibid. Doc. n.º 56
A.N.T.T., Documentos Remetidos da Índia, liv. 57, fl. 315
Idem, Ibidem. liv. 57, fl. 314.

([18]) A.H.U., Moçambique, Caixa nº. 2, Doc. nº. 55.

que as tais aribadas e invemadas em Mosanbique senão fação senão por cazo furtuito e que outra cousa não possa ser ouve por bem de rezolver que nos semelhantes casos e invernadas se lhe acuda na dita fortaleza com os mantimentos.

E *que depois dos ditos galiois terem aribado a Mosambique poderão fazer viagem a India sem ficarem alli invernando oferecendo-lhe o Capitão da fortaleza para isso os mantimentos necesarios ordenareis que se tire devaças senão pacarem os ditos galiois a Índia.*([19])

O desfecho da triste viagem do Santo Milagre, viria a culminar com o seu naufrágio em 1650 num recife entre Moçambique e Mombaça e com a sentença de morte proferida pelo juiz do Supremo Tribunal de Goa, o Vice-Rei D. Filipe de Mascarenhas, convencido que as culpas se deviam única e exclusivamente ao seu contramestre Domingos de Araújo([20]).

Em 1645, o rei renovou a ordem que havia dado ao anterior Vice-Rei para salvar a artilharia do galeão São Tiago, que tinha naufragado nos baixios de João da Nova, de cuja tarefa ficou encarregue Júlio Moniz da Silva.([21])

Em 1647, o galeão Sacramento e a nau Nossa Senhora da Atalaia do Pinheiro ao saírem de Goa, carregados de vários canhões de ferro e bronze, naufragam junto à baía de Delagoa([22]).

Em 1649, no caminho para a Índia, o galeão São Lourenço([23]), capitaneado por Diogo Leite Pereira e a nau de Nossa Senhora do Bom Sucesso, por Vasco de Azevedo Coutinho, perderam-se perto da ilha de Moçambique, não se tendo salvo desta última, coisa alguma.

([19]) A.N.T.T., *Op. Cit*, liv. 57, fl. 315;
Idem, *Ibidem*. liv. 57, fl. 314
A.H.U., *Códice* 208, fl. 26.
A.H.U., *Códice* 45, fls.24-25
A.N.T.T., *Op. Cit*, liv. 60, fl. 337 in BOXER, Charles Ralph – A Índia portuguesa em meados do século XVII, Lisboa, Edições 70, 1982, pp. 50-51.

([20]) A.H.U., *Códice* 45, fls. 24-25; A.N.T.T., *Documentos Remetidos da Índia*, liv. 60, fl. 337 in BOXER, Charles Ralph – *Op. Cit*, Lisboa, Edições 70, 1982, pp. 50-51.

([21]) A.H.U., *Códice* 208, fl. 42.

([22]) BOXER, Charles Ralph – *Op. Cit*, Lisboa, Edições 70, 1982, pp. 47-49.
Ver também Feio, Bento Teixeira, *Relação do naufragio que fizeram as naos Sacramento e Nossa Senhora da Atalaya, vindo da India para o Reyno, no Cabo de Boa Esperança; de que era Capitão-mor Luis de Miranda Henriques, no ano de 1647. Oferece à Magestade d'el-Rey dom Joam o IV, nosso Senhor, Bento Teyxeyra Feo. Em Lisboa, com todas as licenças necessarias, na Oficina Craesbeeckiana, ano 1650.*

([23]) Ver também CARDIM, António Francisco, *Relaçam da viagem do galeam Sam Lourenço e sua perdiçam nos baixos de Moxincale em 3. de Setembro de 1649, pelo P. Antonio Francisco Cardim da Companhia de Jesus, Procurador Geral da Provincia do Japão. A Manoel Severim de Faria. [Cólofon:] Com todas as licenças necessarias. Por Domingos Lopes Rosa, ano 1651.*

O que se salvou da primeira desapareceu ou foi roubado, tendo os oficiais([24]) aberto muitos sacos de dinheiro, ainda que os *homens do mar tivessem* (...) *de dar a terça parte destas salvações muitos dos que levão. pouco ou nada que sempre porão os olhos nelle sem atender ao que tanto importa como he livrar as naos do perigo* (...)

Tendo o rei conhecimento da situação, ordenou devassa sobre a forma como se faziam as partilhas realizadas sob o conhecimento das autoridades de Moçambique (...) *as quais não podiam nem deviam fazer*. Bem como (...) *que se ordene também ao Vice-Rei que em caso que se tenha bolido no dinheiro de particulares que se salvou do galeão São Lourenço e se espera recado deste reino para a repartição dele, que logo mande satisfação dele a pessoas a quem tocar a cobrança encarregando-se-lhe mais que se não deve bolir em dinheiro de particulares tanto em prejuízo do comercio como do serviço de Vossa Majestade pelos direitos que disto resultam à sua Real Fazenda o que tudo pede remédio e o esperam de Vossa Majestade.*([25])

Diogo Leite Pereira, alegando falta de água e mantimentos em conivência com os oficiais a bordo resolveu fazer a viagem por dentro, quando por normas de segurança marítima e de regimento não o deveria fazer, senão em casos de extrema necessidade.

Os oficiais do dito galeão (...) *queimarão as vias das cartas afim de tudo ficar mais confuzo não aparecendo na India mais que as de Vossa Magestade e da Inquirição* (...) *e não contentes com isto abrirão muitos sacos de dinheiro que roubarão sem haver em Moçambique que batalhasse* (...) *consta darem-se a muitas pessoas do galleão São Lourenço* (...) *e a alguns moradores naquela fortaleza a Quinta parte do dinheiro, prata dourada e de mais fazenda* (...).([26])

Daí que os mercadores da Índia pedissem, junto do rei, para que este mandasse tirar novas devassas em Goa e Moçambique, a fim de se apurarem responsabilidades para o efeito.

Contudo, já em 1650, o Vice-Rei D. Filipe de Mascarenhas, não remetia os presumíveis culpados para a Relação de Goa, pelo que enviava as devassas e sentenças dos oficiais do galeão, ao dito rei.

Ele mesmo já tinha ido à relação de Goa sentenciar à morte o contra-mestre Domingos Araújo do Galeão Santo Milagre por já se adiar o castigo por dois anos *que a atrocidade de seu procedimento merecia e que ainda assy senão achava satisfeito do que maes era necessario pelo bom exemplo dos que semelhantes cozas cometerem porque se o galleão São Lourenço dera em huma costa de enimigos não perderão ellas executar mayores maldades das que uzarão as*

([24]) A.H.U., Códice 45, fls. 24-25.
([25]) Idem, Ibidem
([26]) Idem, Ibidem

pessoas que nelle hião dando em huma praya de Vossa Magestade donde se pudera salvar athe o lanho chegado a sua ensolencia a tanto que a.todas as vias das cartas de particulares puzerão o fogo e apenas se pode livrar de suas maos a de Vossa Magestade([27]).

No caso de Diogo Leite Pereira, cavaleiro da Ordem de Cristo, a sua devassa foi endereçada à Mesa de Consciência e Ordens. A impossibilidade de o castigar vem reforçar a ideia duma poderosa fidalguia que continuava a dominar os mares do Índico. O Padre António Francisco Cardim que fazia esta viagem, não tinha qualquer dúvida em condená-los pelas acções cometidas só puníveis com a pena de morte([28]). Alertava o Conselho Ultramarino para o comportamento indecoroso dos oficiais da armada, que preferindo sacrificar as suas embarcações, resguardavam-se para a mais valia obtida nas escalas feitas.([29])

Concluía o mesmo que era de todo impossível a retenção das embarcações e das suas respectivas tripulações, que tanta falta faziam na carreira da Índia, antes de tiradas as devassas em Moçambique, como pretendiam os mercadores, esperançados de não perderem o rasto das fazendas roubadas. Mas concordava com a sua, reposição em depósito seguro, até à leitura das sentenças, após o qual se devia entregar a quem de direito.

Já o Desembargador Pedro Fernandes Monteiro, acusado de ter faltado com as suas obrigações ao não acender as fogueiras nas ilhas circunvizinhas([30]), que serviam de aviso à navegação, foi reformado compulsivamente([31]).

Por esta altura e quase paradoxalmente, não fossem os contra-sensos da guerra, o provedor dos Armazéns de Lisboa, Luís César, alertava para o facto de muitos dos marinheiros e tanoeiros serem destacados para as fronteiras, nas suas próprias palavras, (...) *de que se não tomem para as fronteiras os marinheiros assim os que estão trabalhando nos navios como os que forem actualmente marinheiros* (...)([32]).

([27]) Idem, *Ibidem*.

([28]) *Esta cobiça que os oficiais das naus têm de chegar primeiro à Índia, ou a Lisboa, para venderem melhor suas fazendas, tem sido a causa de muitos e miseráveis naufrágios e grandes perdições* in CARDIM, Antonio Francisco Op Cit.
A.H.U., *Códice* 45, fls. 24-25.

([29]) Alguns regimentos previam esta situação, e que se tornava comum. Os oficiais das embarcações em conjunto com as autoridades de Moçambique (capitão, feitor, ouvidor, etc.) efectuavam o transporte de mercadorias para a Índia, com vista à obtenção de lucros próprios.

([30]) S.Jorge e S. Tiago.

([31]) 285 A.H.U., *Códice* 45, fls. 24-25
A.H.U., Códice 208, fl. 231v
CARDIM, António Francisco *Op. Cit.*, p. 32.

([32]) A.H.U., *Moçambique*, Caixa n.º 2, Doc. n.. s/d
Idem., *Ibidem*. Doc. n.º 50.

A 21 de Abril de 1650, saiu da barra do Tejo uma armada de quatro galeões e uma caravela, com o Conde de Aveiras a bordo, que ia substituir D. Filipe de Mascarenhas no cargo de Vice-Rei da Índia, função que vinha exercer pela segunda vez.

Passaram o Cabo da Boa Esperança a 14 de Agosto fazendo a viagem por dentro, onde desembarcaram a 30 do mês seguinte no porto de Quizango, defronte do rio Licungo, apenas com o galeão São João Evangelista, capitaneado por João da Costa Valente.

O velho Vice-Rei mandou aviso, por terra, ao capitão de Moçambique para que enviasse alguns mantimentos e água. Depois, influenciado pelo vedor, Gaspar Soares e pelo jesuíta Nuno Quaresma, mudou de ideias, pois convenceu-se que o galeão se poderia perder e de que João da Costa Valente o pretenderia matar, impedindo-o assim de ir a terra.

A 19 de Outubro, o Vice-Rei desembarcou, em terra, acompanhado por fidalgos e religiosos. Três dias depois, o filho do capitão de Moçambique, Simão Sousa, chegou numa galeota, tendo ficado surpreendido com a atitude do Conde de Aveiras. Além de que, por diversas vezes, vinha o batel de terra trazer doentes para o galeão, pondo em risco toda a sua tripulação.

Finalmente o Conde de Aveiras entrega a decisão da partida ao capitão do galeão, tendo este rumado para Moçambique a 30 de Outubro.

Dias mais tarde o Conde viria a falecer perto de Quelimane([33]).

Em 1650, chegaram à ilha de Moçambique as restantes embarcações da armada do Vice-Rei Conde de Aveiras.

A caravela São Francisco Xavier, do capitão e piloto padre Manuel da Fonseca, estava a precisar de conserto. Foi dito em *prezença do dito adjunto ao Governador que no estado em que estava não avia nesta fortaleza nenhum modo de concerto sem meter o fundo novo e huma cousse de roda*([34]) *e mayor parte da quilha e por estar podre e comida de buzano donde faz muita agoa e conforme o aviamento que ha na terra de carpinteiros e calafates que sam bem poucos não acabarão a tempo para seguir sua viagem de Março com grande custo da Fazenda Real e ficarão os galioins empossibilitados a fazer viagem por quanto o galião Sam Jorge nececita de grande concerto querena*([35]) *e mastro*

([33]) A.H.U., *Código 208*, fl. 160
A.H.U., Monchique, Caixa nº. 2, Doc. nº. 88
A.N.T.T., Op.Cit., liv. 61, fl. 577v.

([34]) Couce da Roda «A extremidade inferior da roda de proa que liga à quilha, e também chamada pé da roda» in Leitão, H. e Vicente Lopes – «Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual», Lisboa, 1974.

([35]) «O tratamento de cascos segundo o sistema de querena italiana. Este processo de reparação dos cascos dos navios, de muito menor custo, tinha adquirido grande divulgação por todo o Mar Interior, onde os navios não estavam sujeitos a grandes intempéries, não faziam grandes viagens e por

grande e a nao Sam João tão bem de algum concerto e que não ha outros carpinteiros e calafates na terra mais que os que trabalhão autualmente e pello dito Feitor foi dito porque lhe não declaramo antes para não despender e gastar da Fazenda Real com o dito concerto mais de um mez traballiando nella e com as acheguas que autualmente gastava ao que responderão que agora o descubrio o mal que tinha mostrado a quilha e loguo pello ditto Capitão e Pilouto João da Costa Valente que Deus em sua conciencia entendia que o que se gastar e despender no concerto della e com o provimento para paçar a India não valera ella a metade ou a terça parte da despeza e alem disto ficavão os galioins empossebelitados de não poder fazer a viagem em Março pello conseguinte não ha gente do mar no galião São Jorge por morrerem muitos que he de tanto efeito a passarem a Yndia pois ha dous annos que não tem cheguado do reino e não hindo nesta monção estes galiois como ficaria o estado da Yndia o que tudo visto e praticandosse na materia todos unyformemente acordarão que visto fazerçe a dita caravella grande despeza a Fazenda Real e não ser de effeito nenhum por ser ja velha e podre e ficarem os galioins empossebilitados a seguir sua viagem nesta monção de Agosto digo de Março e ficando athe a monção de Agosto fazendosse e se seria despeza com a ynfantaria e gente maritima de dous galiois com seus socorros alem da perda das mortes delles asentouce que devia mandar o senhor Governador trabalhar nos concertos dos galioins e no mastro grande de galião Sam Jorge tanto que vier o mastro que mandou buscar para poder fazer viagem nesta proxima monção de Março avizandosse aos Vizo Rey e ministros da fazenda sera ordenar o que se deva fazer da dita caravella dandosse comprimento ao asento da Meza da Fazenda pera mandar a India a fabrica della e o dito Governador tão bem foi deste paresser mandando ao dito Feitor que desse comprimento a este asento dando-lhe todo o nessessario e a chegar aos ditos galioins([36]) .

Por não haver dinheiro suficiente na fazenda régia, preferiu-se proceder ao seu desmantelamento e guardar-se a despesa para o arranjo do galeão São Jorge, do capitão-mor Luís Velho([37]), de que morreu muita gente (cerca 90 homens) e do galeão São João Evangelista, de João da Costa Valente.

---

outro lado facilmente se recolhiam a um qualquer porto tratava-se de fazer abater um navio para um bordo e para outro para reparar o casco. O navio desprovido vulgarmente de vergas e com o auxílio de um pontão e de guindastes era inclinado no fundeadouro de modo a mostrar cada um dos lados do casco. Cada um deles era respectivamente limpo e calafetado apenas pelo exterior. Este trabalho era geralmente dado em empreitada, o que o tornava bastante rápido, e consequentemente também fazia com que os empreiteiros dissimulassem as zonas mais degradadas para uma menos demorada conclusão e maior obtenção de lucros.

([36]) A.N.T.T., Op. Cit. liv. 61, fls. 589-590

([37]) De acordo com Humberto Leitão, Frazão de Vasconcelos ter-lhe-ia informado de uma Carta de Luís Velho

O galeão Nossa Senhora da Nazaré, capitaneado por António Barreto Pereira e que invernara em Angola, só chegou a Moçambique em Abril de 1651([38]).

A 4 de Setembro de 1656 chegou a Moçambique, completamente des¬troçada e a maior parte da sua gente morta, a nau Nossa Senhora da Graça dos Mártires([39]).

A situação foi tal que, entre 1658-1663, apenas um a dois barcos chegaram a Goa. Os outros ou naufragaram ou ficaram cativos dos holandeses([40]).

O declínio da carreira da Índia, terá levado indubitavelmente à insatisfação geral que proporcionou o movimento restauracionista da independência de Portugal.

Como diria Corcino Medeiros dos Santos *O comércio de Moçambique sempre mereceu atenção e foi preocupação da Coroa Portuguesa. Primeiro porque dele dependia a prosperidade do Estado da Índia; segundo, porque a posição estratégica de Moçambique torna-la-ia centro de articulação do comércio português do Índico Afro-Asiático.*

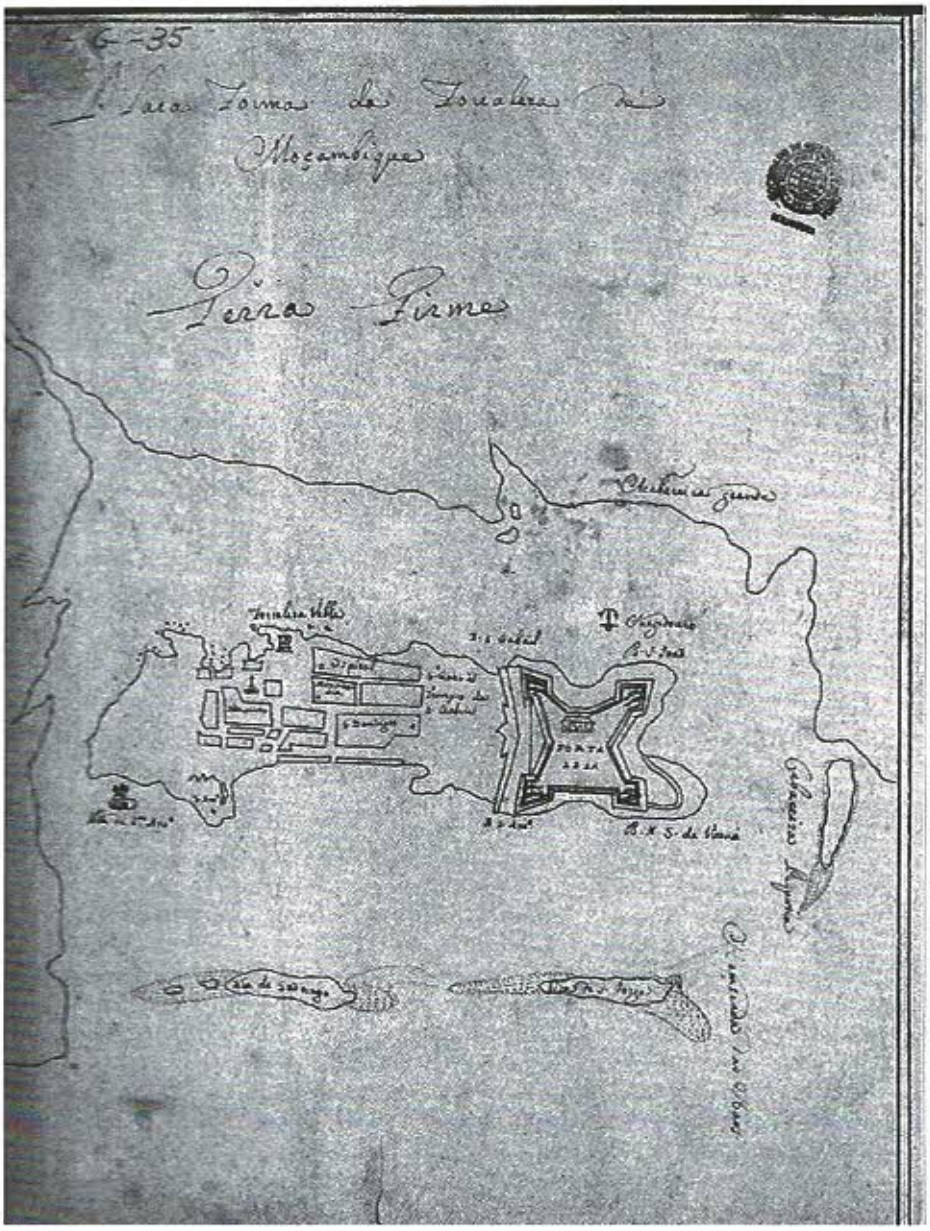
Para a transcrição paleográfica foram utilizadas as seguintes regras:

- No início de cada documento surge a sua data; o sumário; por alíneas A), B) a referência do original e da cópia, respectivamente, bem como as referências ou publicações desse mesmo documento;
- A explicação da data crítica surge em nota de rodapé;
- «Pera» e «per» foram transcritos como «para» e «por»;
- Os i, j, u, v, c e ç, foram actualizados;

([38]) A.N.T.T., *Op.Cit.* liv. 61, fls. 589-590
Idem., *Ibidem.* liv. 61, fl 577v.
Não temos relativamente à informação que nos indica Humberto Leitão pelo papel que leu de Frazão de Vasconcelos, que tenham morrido 53 pessoas, daí que citemos o documento por nós transcrito *o galião Nazareth de que era Capitão e Almirante Antonio Barreto Pereira foy invemar a Angola donde veyo a fortaleza de Moçambigue em Abril proximo e partindo para a India arribou a mesma fortaleza e nella invemou e ouveçe com tanta industria e bom modo que chegou a esta cidade em Septembro com mais gente que nenhum dos outros avendo deixando em Angola sessenta soldados porque os não deixou desembarcar em Moçambique e os conserva na embarcação por cujo respeito não falleção nenhum delles e por este Capitão aver procedido no discurso da viagem com tanta satisfação e dispendio de fazenda nos corre por obrigação reprezenta-lo a Vossa Magestade e como se tem offerecido para hir no mesmo galião em companhia do Governador a Mascate sem embargo de aver tomado da poucos dias novo estado para que Vossa Magestade sendo servido lhe mandar agradecer Deus guarde Vossa Magestade. Goa 26 de Dezembro de 651.*
AN.T.T., *Op. Cit.* liv. 61, fl. 577v.

([39]) A.H.U., Moçambique, Caixa nº. 2, Doc. nº. 108
IRIA, Alberto, Da navegação portuguesa no índico no século XVII: documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, pp. 153-160.

([40]) BOXER, Charles – Op. Cit, Lisboa, Edições 70, 1982, p. 44.



Autor Anónimo, *Fortaleza de Moçambique*, s.l., século XVII, 1 fl. Ms., 350x550mm- Cartografia 1-G-35. In Sociedade de Geografia de Lisboa

- As consoantes geminadas no início ou fim da palavra foram reduzidas a simples;
- As maiúsculas e minúsculas aparecem de acordo com o uso corrente;
- Nas palavras compostas, união e separação de palavras seguiu-se o uso actual (excepto quando se encontram duas consoantes seguidas);
- Para as palavras indecifráveis foram colocadas reticências;
- No local das palavras riscadas, em papel rasgado ou sumidas aparece o símbolo |.....| e em nota de rodapé, em alíneas, o tipo de lacuna;
- As palavras em entrelinhas surgem entre o símbolo < >;
- Em determinados documentos e para sua melhor compreensão, a pontuação foi actualizada;
- Quando um documento se encontrava redigido em colunas, estas aparecem marcadas com alíneas.

1643, Julho, 15, Moçambique

O Capitão de Moçambique, *Júlio Monis da Silva, dá conta ao Rei, entre outras coisas, da morte de D João da Gama, Capitão Mar; da forma como arranjou mantimentos para a gente do galeão São Bento; que os soldados da fortaleza de Moçambique não têm casas; que o fosso e o baluarte necessitam de ser terminados e que há muitas religiões.*

A) AH.U., Moçambique, caixa n.º 2, Doc. n.º 132

Ref., Axelson, Eric, Portuguese in South-East Africa, 1600-1700, Joanesburgo, Witwatersrawd, University Press, 1960, p.125.

Ref., S.J., António da Silva, Mentalidade Missiológica dos jesuítas em Moçambique antes de 1759, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 22Vol., 1967, pp. 160-161.

(No verso) Índia n.°5 1643

De Julio Moniz da Silva Capitão de Mosambique

Da conta de como faleceo o Capitão Mor Dom João da Gama e como buscou mantimentos para a gente do mar do galeão Sam Bento, e que os soldados da dita fortaleza dormem fora della por não terem cazas, e para cava e baluarte que esta principiado he necessario acabar-se e que não convem que aja na India tanta relegião e outros particulares (Fl.2)

Senhor

Em 22 de Fevereiro de 643 tomei posse desta praça, e depois de minha chegada em breves dias faleceo o Capitão Mor Dom João da Gama; e por a gente do mar que elle tinha andar morrendo a fome sem aver quem lhe desse seus mantimentos me dispus ao fazer e agora aos que vierão no pataixo Nossa Senhora de Rozairo, e Sancto Antonio de que he Capitão e Pilloto Pero de Oliveira sem aver regimento nesta fortaleza para isso nem eu o ter por condição no meu contrato, ordene Vossa Magestade sendo servido que nos contos de Goa me levem em conta esta despeza, pois foi feita so por não faltar em servir a Vossa Magestade nesta tão urgente necessidade, e que guarde o mesmo d'oje em diante pois de ordinario vem as embarcaçoins desse reino aqui dar, e neste tempo de Vossa Magestade se ha-de seguir ainda mais esta derrota pello cuidado que Vossa Magestade poem nesta praça que necessita ainda muito do que convem para sua deffençâo, o que relatarey por mayor assy pello que devo a bom vassalo; como por não faltar no que tenho a cargo.

Em primeiro lugar dormem soldados fora della ao prezente por não terem todos cazas em que se recolhão, sendo elles a fortificação de tudo, mande Vossa Magestade se parecer se fação de terrado, e não de palha como as que oje temos que por essa causa está tão ariscada esta praça ao fogo como aos sercos que os enemigos lhe podem por, e botar-lho tambem com os artefícios de que elles oje usão; porque a prevenção não danna, e a cautella asegura, e eu com ella me hei-de aver com todos de baixo de todas as tregoas que ouver; porque os tenho na conta que a experiencia nos tem mostrado;

O hospital ouvera de estar dentro nesta fortaleza que caza tem para isso se o cobrirem de terrado; e o que esta fora da povoação ficar para os feitores com que se escuzara pagasse da fazenda de Vossa Magestade cento e vinte cruzados em cada anno e o padre que ouver de correr com esta despeza asistir tambem neste prezidio porque sempre para o recolhimento dos soldados e para a saúde delles he de mais utelidade por todas as vias.

A cava e baluarte que estam principiado he necessario acabarsse huma e outra causa e para isto e para as cazas dos soldados e convem mandar Vossa Magestade ordem expreça ao V. Rey que se tire da penção que aqui se paga que são trinta e tres mil cruzados, tres ou quatro mil em cada anno por tempo de sete ou oito annos entrando nesta despeza o hum por cento posto que a renda delle he pouca mas para se sintir menos este dinheiro porque so por este meyo podera esta praça ter fim para se guoarneçer do que lhe convem advertindo que sem hum seleiro de arroz embate não esta nunca segura o qual se pode previnir com facilidade mandando-o vir destas ilhas vezinhas e metersse na fortaleza por conta da fazenda de Vossa Magestade que como deste modo dura muito tempo o arros se pode meter e tirar de quatro em quatro annos sem quebra alguma de dinheiro (Fl. 2v) antes aver algum enteresse nelle e com esta diligencia feita, e com o mais que tenho referido, que tudo he muy necessario aseguro a Vossa Magestade que não aja poder nenhum que intente esta praça que he so a que Vossa Magestade oje tem de concideração neste estado assy para a coroa como para o comercio dos vassalos, porque tudo o mais da India esta de prezente inpossibilitadissimo, inda que as tregoas dos olandezes tenhão effeito, e quem escrever ou diçer a Vossa Magestade outra causa não sera com a madureza que esta materia pede;

Dos Rios de Cuama ouvera Vossa Magestade de tratar oje com mais cuidado do que nunca se precurou em outro tempo enviandosse para isso a Francisco Barreto depois de ser Govemador deste estado e a Dom Nun'alves Pereira e o que enes não puderão conçeguir oje se offerece a Vossa Magestade de vontade como melhor avizaria o anno passado o conde V. Rey a Vossa Magestade por lembranças que lhe fis sobre a materia por informaçoins que me tinhão dado que acho agora serem ainda mais sertas, mas como hera despender fazenda em causa nova senão atreveo a resolver o negocio sem primeiro dar conta delle a Vossa Magestade sendo que esta se pode tirar dos

trezentos soldados que se pagão neste prezidio ficando para elle duzentos que bem bastão para a occasião que se offerecer de guerra com os cazados e moradores da terra e por esta maneira ficaria o Rey de Manamotapa mais respeitado dos seus e Vossa Magestade adquerindo muito, e sogeitando os moradores portuguezes que vivem naquellas partes com pouco reconhecimento de que são vassalos de Vossa Magestade e fora justo que as terras que elles comem vidas em se ellas acabando ficassem para Vossa Magestade e com cem soldados repartidos em Cenna, Tette, e na corte do mesmo Rey que he o que elle pede em cada posto seu reduto de madeira que he o que se lá uza asegura Vossa Magestade as minas e os alevantamentos que pode aver nos naturais por morte do dito Rey que he o que elle mais arecea que tudo e se Vossa Magestade mandar alguns homens cazados para aquelles rios sera de muita utelidade para o comercio pella falta que hai delles iam.

Nesta fortaleza esta igreja de Sam Sebastião que he a freguesia deste prezidio esta cuberta de palha e tão ariscada ao fogo como as mais palhotas dos soldados da fazenda de Vossa Magestade se dam em cada anno cem cruzados para a cobrirem desta palha que digo justo fora visto os grandes inconvenientes e ainda a indicencia que se fizesse de terrado porque assy se poupa mais fazenda e huma sistema que esta junto a dita igreia recebendo melhor agoa enssy da que toma por cannos da mesma palha que a fas muy doentia em tudo refiro o que me parece serviço de Vossa Magestade sem invenção nenhuma mais que com intento de querer asertar nelle;

Em 21 de Abril passado ao romper da manha veyo avistar esta fortaleza o Capitão e Piloto Pero d'Oliveira ia da banda de dentro para terra de huma rastinga onde se pos em seco com o pataixo sem se poder livrar della, por falta de experiencia e pella diligencia com que acudi ao salvar se meteo neste rio que asi a pique por barra onde nunca entrou outra semelhante embarcação por aleijar alguma fazenda ao mar e artelharia e como o pataixo das pancadas que deu ficou aberto pella quilha se concertou com grande trabalho pello pouco comodo que tem a terra para isso e seguio sua viagem para Goa nesta monção.

Convem muito aver nesta fortaleza para o serviço della hum batel com vinte cafres porque posto que pareça avista que he despeza não fica resultando deste serviço e o bom aviamento que se fica dando as embarcaçoins desse reyno que por aqui pação para as agoadas dellas, e lenha e outras causas mais que se offereçem porque as faltas desta terra são grandes e as despezas iguoaes.

A nove de Mayo passado chegou a esta barra o Capitão e cabo João da Costa e querendo fazer agoa para passar a Goa, se asentou por todos os pillotos desta fortaleza que não hera já monção de o poder fazer, porque seguir o mais hera irsse perder sabidamente na costa da india razão porque ficou para hir tambem em companhia da cara (Fl. 3) ella que com elle partia desse reyno.

Também me pareceo dizer a Vossa Magestade como achei nesta povoação huns padres Carmelitas que tinhão vindo no galeão Sam Bento com caza ja feita posto que ainda de palha, num palmar que lhes deixou hum cazado daqui com obrigação de huma missa perpetua; e perguntando eu o fundamento com que elles fundarão a caza me diçerão que traziam ordem de Vossa Magestade para o poderem fazer e nestes breves dias de minha asistencia huns passarão a Goa, outros aos Rios de Cuama donde fui emformado agora que tinham fundado outro ospicio sendo que bastavão os padres Dominicanos, e os da Companhia os quaes cedo adquerirão tudo o que ham por aquella banda como fazem nas mais partes da India o que tem sido em tanto perjuizo deste estado quando se tem conciderado nelle o qual verdadeiramente para tomar novo folego com a feliçe acclamação de Vossa Magestade ouvera de ter algum meyo sobre as excessivas rendas, destes religiozos para não perecer de todo porque humas por heranças, outras por compras, se bem tombarem suas fazendas se acharam que são senhores da mayor parte das que ha na India. Guarde Deus a Vossa Magestade

Em Mossambique e de Julho 15 de 643

Jullio Munis da Silva

1643, Novembro, 30, Goa

O Vice-Rei dá resposta ao Rei de vários assuntos nomeadamente salvamentos, autorizações, aclamação do rei, embarcações, entre outros.

A) AN.TT., Documentos Remetidos da Índia, Liv. 50, fl.83

Resposta a simco cartas de Sua Magestade vindas na caravela Nossa Senhora Penha de França Capitam João da Costa.

Senhor

Foi Deus servido traser a salvamento os pataxos em que vierão João da Costa e Pero de Oliveira que aportarão aqui a 17 de Agosto havendo invernado em Moçambique onde fez naufrágio o de Pero de Oliveira porem concertou-se com assistencia dos referidos capitães favor e ajuda de Julio Moniz da Silva que o he de Moçambique de sorte que puderão sair e chegar juntos nelles recebi a via de Vossa Magestade com aquella grande alegria que devo a tam boas novas como as que nos trouxe de saude de Vossa Magestade que Deus sera servido se conserve por felices annos.

Tudo o que obrey desde ponto em que soube da venturosa sucessão de Vossa Magestade foi e he o mesmo que devo a minha obrigação como verdadeiro portuguez e leal vassallo de Vossa Magestade e a maior satisfação que posso receber do como me ouvie na aclamação de Vossa Magestade neste estado he à merce que Vossa Magestade me faz em o aprovar com que me animo a me empregar em serviço de Vossa Magestade com as veras que he notorio sendo os achaques que padeço tam concideraveis como tenho ditto em outra carta desta via que me obrigão a pedir a Vossa Magestade posto ante seus reais pes me queira fazer merce dar-me licença para ir tratar de minha saude pois a falta della me não deixa acudir a tudo o de que este estado necessita sendo este o mor sentimento que tenho porque não desejo a vida mais que para a empregar em serviço de Vossa Magestade como fizerão meus pais e avos no dos senhores reis desse reino antecessores de Vossa Magestade e como eu tambem espero faser enquanto viver deixando por benção a meus filhos que fação o mesmo por cumprir inteiramente com o que devem as obrigações com que nacerão viva-nos Vossa Magestade muitos annos e o principe nosso senhor para nos onrrar a todos que isto he o que sobretudo havemos mister e que todos os portugueses devemos pedir a Deus como tambem o aumento desse reino e grandes vitorias contra seus inimigos.

Aos prelados ministros e mais pessoas a que Vossa Magestade foi servido mandar escrever se derão as cartas de Vossa Magestade aos presentes na ora em que recebi a via e aos auzentes nas primeiras monções que se offerecerão conforme as partes em que se achão a alguns foi necessario mandar outros que vinhão sem sobreescritos que na secretaria se lhe puserão mas ainda assy faltarão a muitos o que se remediou pellos meyos que parecerão mais convenientes com que ficarão satisfeitos os reis com que este estado corre em amisade escrevy na forma que Vossa Magestade me manda para o dialcão fico aprestando hum enviado como da conta a Vossa Magestade em outra carta pello muito que convem conservar este rey que demais de ser vario por natureza (Fl. 83v) a grande comunicação que tem com os holandeses he muito para conciderar por cuja causa devemos procurar sempre grangear-lhe o animo por meyos licitos e com que a reputação das armas de Vossa Magestade se conserve no tocante aos olandeses e seus ruins procedimentos escrevo carta a parte em que dou conta a Vossa Magestade do que se tem passado com elles despois da partida de Antonio Rodriguez Chamiço e dos avisos que despachey por terra por via de Mascate cujo duplicado vem agora todas as praças conservando seja Deus por isso muy louvado e não he pequena merce sua poder escrever isto a Vossa Magestade com me faltarem socorros desse reino vay em quatro annos e a inimisade dos olandeses comnosco ser a mesma que sempre foi ou ainda maior que noutros tempos segundo as sem resões que cada dia nos fazem e o continuo cerco em que estão na barra desta cidade prazera a Nosso Senhor trazer a salvamento as embarca-

ções que desse reino esperamos segundo o que Vossa Magestade for servido mandar-me escrever e nellas tem boas novas de Vossa Magestade como todos desejamos por ser este o maior socorro que animara este estado e fara tomar algum alento do que tam falta esta por não ter em si cousa alguma desse reino não terem tambem chegado embarcações tem oje ultimo de Novembro mas ainda assy se socorreo Ceilam nesta monção passada na forma que por menor dou conta a Vossa Magestade em outra carta.

Dos papeis que envio nesta via tocantes aos olandeses o protestos que se tem feito aos que assistem nesta barra sera Vossa Magestade servido mandar ver que se não trata de rompimento com elles por nossa parte em ordem do que Vossa Magestade manda neste particular e apresentando-se ao comendor das naos que aqui estão logo o outro dia despois de chegar a carta e papeis que Vossa Magestade mandou para irem a Batavia por diser que trasia ordem do Governador Antonio Vandiman para ver os ditos papeis e tendo-os visto respondeo o que Vossa Magestade mandara ver dos inclusos com que tendosse visto no conselho que me assiste a carta de Vossa Magestade e reposta do dito comendor e carta que elle trouxe de Batavia pareceo conformemente que se devia escusar mandarem-se por então os ditos papeis a Batavia mormente pelo que Antonio Vandiman diz na sua carta e protesto com que ella veo de que tambem mando copia e outrossy das diligencias que se continuarão sobre a materia na monção de Abril ira sendo necessario a Antonio Vandiman a segunda via dos referidos papeis e a embarcação que os levar fara a viagem por fora da Samatra o que se não fez ate'gora por ser impossivel ir embarcação nossa a esta diligencia assy por estes homens nos impidirem a barra como por não poder passar a tal embarcação pela fortaleza de Malaca onde nos tomarão ja huma que hia para a China mas he corto emfalivel responder Antonio Vandiman o mesmo que estes olandeses respondem conforme o vejo (Fl. 84) de carta e papel que asima digo aver recebido e como estes homens se vem favorecidos do tempo com sete e oito naos ao menos que lhe vem em cada monção respondem o que lhes parece mais acomodado a seus intentos e interece sem repararem em nada nem terem a justiça e resão que temos de nossa parte.

Na fortalesa de Moçambique esta por Capitão como fica ditto Julio Monis da Sylva fidalgo de muitas partes valor e experiencia e que tem ocupado neste estado os mais autorisados lugares delle de mais de que so o dito Julio Moniz tinha na India faculdade e licença para comprar esta capitania e do modo com que elle procede no exercicio della tera Vossa Magestade largas relações.

A Dom Filipe Mascarenhas se remeteo logo a carta que Vossa Magestade lhe manda escrever elle serve no lugar de Capitão Geral de Ceilam com a satisfação que de sua experiencia se deve esperar cartas suas me faltão ha quatro meses que deve ser por as monções não darem lugar a isso mas de Sam Thome tive huma de quinze do ..... em que se me não diz nada de novo daquellas partes

mais que da guerra declarada pellos olandeses e de algumas presas de pouca consideração que tem feito entendendosse todavia quen este anno meterão toda a força que por esta banda tiverem assy em Ceilam como em Choromandel que he o que me faz sentir mais a falta dos socorros de Portugal e a com que me acho de gente para poder mandar a Ceilam e a dita costa de Choromandel na monção de Março e Abril em que os olandeses se devem ajuntar para o que determinão segundo os avisos que tenho.

As cartas de Vossa Magestade que vierão para a cidade de Macao se mandarão na monção e por falta della não tivemos mais novas daquella cidade que as que levou Dom Luis de Castel Branco e Antonio Rodriguez Chamiça e de algumas pessoas que vierão nas naos olandesas que estão nesta barra (que entendendo havia pases se forão embarcar a Jacatara e partirão de Macao dous meses depois da vinda de Dom Francisco de Castel Branco se soube estar aquella cidade sem sobroço ainda que com algumas inquietações entre os moradores o que se verifica por cartas que tive do Capitão Geral Dom Sebastião Lobo vindas pela mesma via e quando ajan cuidado antes da partida destas embarcações farey aviso particular a Vossa Magestade cuja catolica e real pessoa Deus guarde como a cristandade e seus vassallos havemos mister. Goa 30 de Novembro 643.

1643, Dezembro, 29, Moçambique

Francisco Rebelo de lima certifica que os mestres, pilotos e sota pilotos dos galeões da armada da Índia foram ter com o Capitão Mar João Rodrigues de Sá e Meneses para assinar o assento em como tinham invernado na fortaleza de Moçambique.

A) A.H.U. Moçambique, Caixa n.º 2, Doc. n.º 55

Certifico eu Francisco Rebelo de Lima Cavaleiro fidalguo da casa de Sua Magestade escrivão que sou do galeão Santa Margarida almirante da armada da India de que he Capitão Mor Joao Rodriguez de Sa e Menezes e almirante Pero de Araujo de Azevedo que os offeciaes dos galioes mestres pilottos, sotapilotos e contramestres vierao dois dias a tera a casa do Capitão Mar dito Joao Rodriguez de Sa e Menezes para effeito de asinarem o asento que na fortaleza se tomou sobre a invemada dos ditos galiões e mandando o Capitão Mor dizer ao escrivão da feitoria e fazenda trouxesse o livro a casa do dito Capitão Mor que estavão juntos os offeciaes para armarem o dito asento, o não quis trazer, e indosse os ditos officiaes tomarão ao outro dia e mandando o Capitão Mar o mesmo reccado ao dito escrivão viesse com o livro para o armarem os ditos

offeciacs o não quis fazer dizendo nao sahia o livro de sua casa, e a mim me constou de pessoas fededignas que andara hum rapaz do dito escrivão com o livro onde estava o dito asento por esta povoação buscando os ofeciaes para asinarem hum e hum e responderão que como se juntasem asinarião como deffeito vierão e se juntarão para o fazer como acima se declara, e Bertolameu Garcia que dizem estar asinado-me disse hum filho seu por nome João Jorge que se lhe levou o livro a casa e Antonio Vaz sotapiloto do galeão almiranta me confessou o mesmo, e por todo o sobreditto pasar na verdade a que eu escrivão estive prezente e me ver pedida a prezente o juro aos Santos Evangelhos en Moçanbique aos vinte e nove de Dezembro de mil seiscentos e coarenta e tres annos a coal eu ditto escrivão fiz e asinei o dito dia diz a entrelinha vinte e nove de Dezembro = Francisco Rebelo de Lima.

1644, Fevereiro, 7, Moçambique

O Rei foi avisado por João Rodrigues de Sá e Meneses de que o Governador de Moçambique, Júlio Monis da Silva, não protege a importante praça como deveria. João Rodrigues de Sá e Meneses solicita também ao Rei que o socorra.

A) AH.U., Moçambique, Caixa n.º 2, Doc. 55

Ref., Axelson, Eric, Portuguese in South-East Africa, 1600-1700, Joanesburgo, Witwatersrawd, University Press, 1960, p. 119.

Senhor

Despois de sinco mezes e meio de viagem tomey este porto de Moçambique obrigado da grande necesidade que trazia o Almiranta de mantimentos que inda que na capitania se meterão os mesmos se repartirão com diferente cuidado e o mesmo se teve em se fazer Comselho ao segundo dia para effeito de conseguirmos nessa viagem a Indía não paresendo pelos votos dos pilotos da armada e das galeotas que estavão no porto por faltar monção.

Achey por Governador desta prassa a Jullio Moniz irmão de Francisco Moniz a quem nesse reyno prenderão as justiças de Vossa Magestade por suspeito em sua fidelidade que julgo por suspeitoza no dito Governador pellas razoiz que advertira Vossa Magestade nesta carta porque tratando com elle o socorro para a gente da armada se exemia de estar obrigado a socorrella por reduzir-me a que me valesse de dinheiro das partes para o sustento

della, acção que se conseguira cahiria em ruina do Estado da India e Vossa Magestade me daria grande castiguo por estar debaixo de huma fortaleza sua que conforme ao contrato do Capitão della, esta obriguado a pagar a Vossa Magestade 33 mil cruzados em cada hum anno e deste dinheiro podia socorrer a gente porque em semelhantes occasioiz Vossa Magestade o manda levar em conta nos contos de Goa com esta certeza não quis dar Governador mais de dous mezes de socorro a infantaria a poder de requerimentos meos que he lastimou vella andar pedindo pellas portas e a pura mizeria morrerão alguns e peior pasarão se lhe não acudira a gente da terra mes e meio com esmolas bastantes para ser sustento, vendo eu tão grande (Fl. 1v) necessidade por entender que nisto fazia-se serviço a Vossa Magestade tomey sobre meu credito dous mil xharafins com que fica remediada em muita parte e por se Vossa Magestade não aproveitar desta por a tratou escondidamente de os emduzir para que vão com elle a se nos e para isto deu aquelles mais luzidos socorros da fortaleza por serem equivalentes dos que dava a demais infantaria dizendo que aquelles os queria ter vivos para poder ir alguma gente nos galioiz, e eu neste particular lhe agradesia o serviço que fazia a Vossa Magestade, em maneira que sabendo esta maldade prendy muitos e outros com seu favor fogirão para terra firme se Vossa Magestade não acudir a isto com castiguo seguirsse ha o não ir a India nem a metade da gente dos galioiz que aqui emvemarem.

Por duas vias Vossa Magestade deve segurar esta prassa pois he a chave da India a primeira que este homem não a ocupe que como he feitura do Conde de Linhares pode avizar a Castella com facilidade, para atalhar este motivo entendo que ser asertado mandar Vossa Magestade Governador comfidente e justiça que devasse dos prosedimentos deste homem que são maos como Vossa Magestade vera nesses papeiz. A segunda he que está esta praça tão desmantelada asim de foço como de terraplenos para a artelharia, repairos, portas, e outras faltas a que he necesario acudir Vossa Magestade.

Para que Vossa Magestade tenha entendido o cuidado com que se aprestão suas armadas a onze de Janeiro senão tinha metido agoada, nem mantimentos nos galioiz sendo que ando partir a quinze a vinte de Março e agora se vão metendo.

Pella carta Viso Rey da India vera Vossa Magestade que foy promição de vinco o emvernarmos aquy, e em cazo que se conseguira a viagem avia de ser a Cochim conforme o regimento de Vossa Magestade, e o socorro do Viso Rey podiamos acudir mal porque o olandes corre aquella costa de norte a sul e nos não tinhamos donde nas recolher por não ser barra capas de galioiz de alto bordo e o pelejarmos com o enimiguo nos avia de dar molestia por ir a gente muy debilitada da viagem, o que estava na minha mão era defender os galioiz de Vossa Magestade ate morrer conforme minha obrigação.

O Principe das Maldivas vai sem licença do Viso Rey por elle saber a Vossa

Magestade o quanto importara que os fios da justiça se executem nestas partes, de todo o referido e advertencias farão Vossa Magestade o que for mais serviço seu guarde Deos a catolica pessoa de Vossa Magestade. Mosambique 7 de Fevereieo de 644.

João Rodriguez de Sa e Menezes

1644, Fevereiro, 7

Francisco Ribeiro, Mestre do galeão de Santa Margarida, dá conta ao Rei do comportamento desleal de Júlio Monis da Silva, Capitão e Feitor da fortaleza de Moçambique.

A)AH.U., Moçambique, Caixa nº2, Doc. nº55

(No Verso): Índia n.º 644

De Francisco Ribeiro Mestre do galeão Santa Margarida que o ano passado de 643 foi para a India, da conta do mao gazalhado que os soldados e marinheiros acharão no Capitão da fortaleza de Moçambique Julio Moniz da Silva e no Feitor della, não acodindo com as couzas que erão muitas para a segurança do dito galeão e outros particulares de deslealdades.

Para se ver com os papeis de Julio Moniz (F1. 2).

Senhor

He tanta afeição e amor que mora em meu peito de grande fedilidade que tenho a Vossa Magestade com tanta obrigação quanta o que nos tem mostrado das grandes treiçõis com que por milagre se descobrirão nesse reino ainda naquelles que a imaginação não alcanssava e conhecendo isto e a lealdade que tenho de portuges como vosso alto e fiel me pareceo que o calar-me no que vejo contra Vossa Magestade serei indigno do nome portugues;

Vim desse reino por Mestre do galião Sancta Margarida e no cabo de sinco mezes meio de viagem chegamos a este porto de Mosambique muito despezos de todo o necessario e com muita gente doente estivemos a vista desta fortaleza tres dias sem o Cappitam della nem o Feitor de Vossa Magestade nos acudisem com pilotos da terra em que estivemos muito ariscados no cabo delles entrou a capitania que dese para ella mandarão pilotos ao outro dia depois de ativarmos muitas peças, e ter perdido huma hanchora e duas amarras nos vierão pilotos com que entramos, e em despois de estar surto ao cabo de dous mezes me diçe o Feitor que os galiõis

não estavão no canal mandei-o noteficar que me mandasse pilotos da terra para por este galião em seu luguar ao que respondeo que lá me aviesse em co'mestre da capitania mandei-lhe pedir mais por muitas vezes azeite para de noite vigiar as amarras nem isso me quis dar, e pedi-lhe mais huma amarra que elle com facilidade podia dar do que não fez caso o que vendo Bertholameu Lopez morador desta terra e o grande perigo do galião ma deu com muita vontade emfim estão estes galiõis na mizeria que com palavras não posso explicar, pedindo os soldados e marinheiros esmollas pellas portas com grande abatimento do nome portuges; por vezes requeri desse mantimentos a esta gente do mar para vigiar em o galião de Vossa Magestade numqa o quis fazer, e assi morrem os que não tem posses para se poderem sustentar que o que eu posso não he bastante para remedear a todos nem ate o prezente que são perto de quatro mezes tem chegado a bordo destes galiõis avendo (Fl. 2v) que o Feitor a nada acudia nem acode fui ter com o Cappitam desta fortaleza Julio Monis da Silva que puzesse os olhos nestes galiõis de Vossa Magestade respondeu-me que elle hera hum rendeiro que como pagasse a sua renda satisfazia replicando-lhe eu que lhe fazia hum portesto se o galião se perdesse por falta de gente, respondeu-me que quem lhe lá fosse com protestos o lançaria por huma janella fora fiz meos papeis contra o Feitor porque tudo o que escrevo tenho autenticado em juizo para aprezentar a Vossa Magestade sabendo o Feitor veio com mão armada contra min favor e cendo-o em tudo o Capitam da fortaleza em fim senhor Vossa Magestade se tem trahidores nesse reino são incubertos, mas estes são declarados, esta he a lingoagem de povo, nem refiro a Vossa Magestade as palavras com que dizem se tem sahido e cuidão assi elle como o Feitor que satisfarão a Vossa Magestade com papeis que fazem mui justificados com o escrivão que e da feitoria que por medo ou por qualquer outro titolo que elles saberão tem da sua faessão, eu ja ando acautelado na vigia destes galiois pois pello muito que vejo, e com a falta de mantimentos para os marinheiros que dos soldados não falo porque ja estarião todos mortos senão fosse o favor dos moradores nem entendo senão que querem estes homens inhabilitar estes galiois a que não passem a India o que Senhor me move escrever esta a Vossa Magestade não he mais que o zello que tenho de fiel vassalo da conservação das fortalezas e naos de Vossa Magestade que nosso Senhor nos agmente com a quietação que este minimo vassalo dezeja 7 de Fevereiro de 644

Francisco Ribeiro

1644, Fevereiro, 7, Moçambique

O Capitão-Mor João Rodrigues de Sá fez assento e termo da resposta da nau Almiranta por não poderem ir por fora da ilha de São Lourenço porque havia falta de mantimentos e gente doente.

A) AH.U., Moçambique, Caixa n.º 2, Doc. n.º 56

Asento e termo no que o Capitão Mor João Rodriguez de Sa e Menezes e mais ofeciaes mandou fazer sobre a reporta da nao Almiranta não poderem hir por fora sen enbarguo de serem coatro de Agosto por falta da mantimentos e a gente de huma nao e outra toda doente.

Anno do nacimento de Nosso Senhor Jesu Cristo de mil e seiscentos e corenta e tres annos aos coatro dias do mes de Agosto do dito anno neste galeão Santo Milagre hindo de viagem para a India que Deos leve e traga a bom salvamento tendosse avistado o Cabo de Boa Esperança ao dia seguinte mandou o Capitão Mor João Rodriguez de Sa e Menezes falar com o Almirante que botasem o batel fora que importava ao serviço de Sua Magestade e o Almirante mandou responder que tinha a gente toda doente pella coal rezão o não podia botar e a capitania tinha a mesma causa pella coal o Capitão Mor lhe mandou perguntar que o tempo conforme aos roteiros da navegação para a India por dentro da ilha de São Lourenço era passado que se fizesse a viagem por dentro ou por fora ao que respondeo o Almirante e mais offeciaes que se fizesse a viagem por dentro ou por fora ao que respondeo o Almirante e mais offeciaes da sua nao que farião o que elle Capitão Mor hordenasse ao que mandou responder o dito Capitão Mor que disse sem o que lhe parecia ao que elles responderão que para hirem por fora não tinhão mais que nove barris de carne que mal bastavão para quinze dias e que biscoito que não avia e agoa muito pouca que mais acertado era para se conseguir a viagem como mais certo hera o hirem por dentro e depois por fora da coal resolução mandou o Capitão Mor fizessem hum termo e não bastante isto por se querer reteficar o Capitão Mor lhe tornou a perguntar dali a cinco dias se estavão resolvidos no que tinhão assentado ao que o Almirante e mais offeciais da sua nao responderão que ja tinhão ditto o que avia e a carne que levavão que a tinhão dado de reção (Fl. 1v) sem terem mais carne agua mas que contudo se querião a capitania e logo o Capitão Mor mandou chamar os seus offeciaes e escrivão e vendo pella estima que tinhão feitto dos mantimentos que aviam a mesma necessidade por que se meterão para coatro mezes ate o prezente não parecerão tres coartos de treze que erão e aver-se metido neste galeão mais cento e tantos infantes demais pena coal rezão se deu a tres coartilhos de agoa e mea canada de vinho aos homes do mar e a coartilho de vinho aos soldados ate o prezente por estes respeittos se se fizesse a viagem por fora perçerião no mar sem remedio asentou o Capitão Mor mestre e pilloto e mais offeciaes e mais pessoas praticas nesta carreira que se fizesse a viagem por dentro como fizerão a nao boa nova e a nao Bom Jesus que pasarão o cabo a tantos de Agosto e forão por dentro a India com muito boa viagem e depois hiria por fora se fosse necessario porque em Moçambique podião tomar provi-

mento de agoa e aroz e mais causas necessarias com que pudessem passar a India visto a falta dos mantimentos e a gente hir toda doente sem aver que lhe dar a comer e de como o Capitão Mor mestre e piloto e mais offeciaes e pessoas atras declaradas mandarão fazer este termo asinarão aqui comiguo e nomes do dia mes e anno atras declarado Francisco Vieira Barbosa o escrevi e asinei João Rodriguez de Sa e Menezes, Duarte de Bento Francisco, Vieira Barbosa, Bertolameu Gonsalves, Domingos da Nobriga, Manuel d'Oliveira Carrasco, Manuel Alvres, Manuel Gomez, Antonio Marques, o coal asento mandou a mim escrivão o Capitão Mor o treladasse do livro do escrivão da nao capitania pello dito escrivão estar doente o que fiz bem e fielmente e me reporto ao dito livro. Moçanbique sete de Fevereiro de seiscentos e corenta e coatro annos e me asinei.

Francisco Rebelo de Lima

1644, Fevereiro, 8

Pedro de Araújo Almirante do galeão de Santa Margarida, dá conta ao Rei do comportamento de Júlio Monis da Silva, Capitão da fortaleza de Moçambique.

A)AH.U., Moçambique, Caixa n.º 2 Doc. n.º 55

Ref., Axelson, Eric, Portuguese in South-East Africa, 1600-1700, Joanesburgo, Witwatersrawd, Univerty Press, 1960, p.119.

(No Verso) India n.º 1644

De Pero de Araujo Almirante do galeão Santa Margarida que o ano de 643 foi para a India da conta do mao procedimento que achou em Moçambique em Julio Moniz da Silva Capitão daquella fortaleza, não acodindo aos soldados como necessario deixando-os andar pedindo nús e descalços e de algumas pallavras descompostas, que falou e que o não tem por fiel ao servindo Sua Magestade e que se fica aprestando para partir para Goa (Fl. 2).

Senhor

Foi Deos servido do que a cabo de sinco mezes e meio desde o dia que partimos desse porto viessemos tomar este de Monsambique obrigados da muita falta de mantimentos que nestes galiois se meterão como de muitas doenças que na gente deu por que me parece que não ficarão mais que sinco

pesoas que não adoesesse quando aqui cheguei achei serem falecidos nesta não corente e sinco pesoas e todos os mais em estado que apenas avia quem mareasse as vellas. V. Magestade mandou meter nesta embarqação mantimentos para trezentas e sesenta raçois despois de sahido pella barra fora mandando fazer recenha me achei com quatrocentos e setenta e nove pesoas assi que me foi necessáario mandar logo ao principio cortar as raçois meio por meio para conseguir viagem que Vossa Magestade me ordenou e avistando o Cabo de Boa Esperança dia de São Lourenço mandando fazer e avia nos mantimentos que avia na nao achei que os não avia para poder passar a Goa e mandando-me o Cappitam Mor perguntar a quantidade com que me achava lhe respondi com o que tenho dito, mas que contudo eu estava prestes para o acompanhar e seguir o seu foral na conformidade que Vossa Magestade me ordenou ao que me respondeo que elle se achava com a mesma falta e estando tanto avante como com Mossambique se acordou com os homens de mais experiencia que não podiamos passar avante sem tomar ho porto e chegando a elle tomariamos em Goa do que avia e se ouvesse lugar conseguerianos nossa viagem e fazendosse sobre isso concelho com os da terra e officiais do mar se achou ser a monção acabada e a barra de Goa impedida com o enimigo olandez; assi que por serviço de Vossa Magestade se acordou invernar aqui aonde entendemos achar o socorro que convinha, mas achamos tudo tanto ao contrario como se estes galioins não fossem de Vossa Magestade porque o Governador Julio Munis da Silva Cappitão desta fortaleza nos trata como a inimigos e como senão foramos vassalos de Vossa Magestade e assi que andão os soldados e gente do mar perecendo a fome e dizendo-lhe eu quão mal fazia em não acudir a estas necessidades como que o podia fazer da fazenda de Vossa Magestade, respondeo que não tinha com que e que esta fortaleza tinha por contrato de que pagava a Vossa Magestade trinta e tres mil cruzados cad'ano os quais tinha pagos ao que respondi que suposto que os tivesse pagos que em sua mão lhe ficava de que se poder preguar e que nisso não ariscava couza alguma e que inda que o não (Fl. 2v) devesse em lei devina e humana estava obrigado como vassalo de Vossa Magestade a busca-lo, porque serviço hera que lhe fazia os quais lhe saberia mui bem remunerar e que quando elle o devesse que nenhum serviço lhe fazia respondeu-me que nenhuma merce que via de Vossa Magestade nem a esperava, palavras mui mal sohantes Vossa Magestade tem muita necesidade de por nesta fortaleza Cappitam mui confidente e officiais della da mesma maneira porque he há principal força destas partes. Bem sei que ade mandar a Vossa Magestade muita papelada em que procure mostrar o contrario disto que digo couza tão notoria porque os officiais prezente ele fazem tudo o que elle quer porque não no fazendo procura distraillos dou conta disto a Vossa Magestade como tão leal vassalo que sou Vossa Magestade fara o que for servido ficamos esperando a monsão que sera

ate quinze de Março e queira Deos que o apresto destes galiois não seja como o mais que ate qui temos visto;

Senhor

Acho-me em oito de Fevereiro tempo em que aqui chegou Pero d'Oliveira Cappitam deste pataxo que vai de Goa para esse reino o qual preemisa Deos levar a salvamento pareceu-me devia dar conta a Vossa Magestade de como ficamos metendo mantimentos em estes galiois para surgir nossa viagem, o Feitor vai dando o que he necessario para ella soposto que avemos de hir com falta de muitas cousas porque a ter ca o não da de si que nem para se fazer a carne ha sal e a este respeito senão metido nos galiões mas fasce diligencia por se aver de outras partes Julio Monis da Silva Cappitam desta fortaleza vai continuando em sua contumazia em não querer socorrer a estes soldados e gente do mar premitindo andem pedindo pellas porta huma esmola e despidos e nús sem se compadecer de tão grande mizeria e hum dia destes indo o escrivão deste galião ha pedir algumas cousas necessarias para a viagem lhe respondeo que dous meses avia socorrido, estes soldados e que empenhara sua palavra dar o socorro que fosse necessario daqui para ha India do que se achava mui arependido porque não tinha nenhuma cousa de Vossa Magestade nem lhe devia nada e que a pessoa de Vossa Magestade tinha pago, afirmo a Vossa Magestade numqa derey que a ter cabedal como em esta ocazião para poder ocorrer esta gente não ser necessario pedir-lho a elle e por aqui pode Vossa Magestade julguar o zello que tem de seu serviço. A Vossa Magestade lhe convem con toda a brevidade posivel por nesta fortaleza Cappitam mui confidente cassi todos os mais officeais que são necessarios para o governo deste povo porque todos quantos nelle por não tratão mais que de roubar a Vossa Magestade nem fazem justiça nenhuma e soo o Ouvidor Diogo Gomes Simois achei ser fiel e zelozo do serviço de Vossa Magestade e acudir a elle com muita pontualidade cuidado e he tal gente d'aqui e tão insolente que lhe não deixa exercitar seu officio nem uzar delle que chegarão a tanto desaforo que o espancam publicamente e com isto tenho dito a Vossa Magestade o que na verdade de cuja chatoliqa para Nosso Senhor guarde e aumente por mui largos annos como todos os seus vassallos hão mister 8 de Fevereiro de 644.

Bertolameu Araujo

1645, Março, 13, Lisboa

O Rei informa o Vice-Rei que quando se fizerem invernadas em Moçambique se devem acudir as naus, com os mantimentos necessário, à custa da pensão que se paga para a fazenda régia Deve-se tirar devassa à invernada que João Rodrigues de Sá fez em Moçambique.

A) AH.U, Códice 208, fl. 26

Vice Rey da India amigo. Eu El Rei vos invio muito saudar como aquelle que amo pellas cartas que tive de João de Rodriguez de Sa Capitão Mor dos galliois de viagem que partirão o anno de 643 deste reino para esse estado escrita em Mosambique a outo de Fevereiro de 644 fui imformado que padecerão ali os soldados e gentes dos ditos gaJiois mizerias e grandes necessidades em (Fl.26v) rezão do Cappitam da fortaleza aonde forão arribados lhe vão acodir com o necessario fundado em que para isso não tinha ordem minha e porque comvem dar remedio a isso para ao diante sendo de crer que as tais aribadas e invernadas em Mosanbique se não fação senão por cazo furtuito e que outra causa não possa ser ouve por bem de rezolver que nos semelhantes casos e invernadas se lhe acuda na dita fortaleza com os mantimentos necessarios para o sustento dos soldados e mais gente que nas ditas naos forem por canta da penção que nella se paga a minha fazenda para que com isso não pereção nem aconteça o que esta aconteceo de morrerem a pura mingoa emcomendo-vos muito que assy o disponhais e deis para isso as hordeis necesarias e me avizeis de o ter assi executado e por que tenho entendido que depois dos ditos galiois terem aribado a Mosambique poderão fazer viagem a India sem ficarem alli invemando oferecendo-lhe o Capitão da fortaleza para isso os mantimentos necesarios ordenareis que se tire devaça seenão pacarem os ditos galiois a India ouve algum dolo e malicia e da parte de quem a ouve inviando--me com relação do que por elIa contar para mandar proceder contra os culpados como parecer justiça. Escrita em Lisboa a 13 de Março de 645 e eu o secretario Affonço de Barros Caminha a fis escrever

Rei

A Margem: Para o mesmo Vice Rey sobre se acodir as invemadas que as naos fizerem em Moçambique e se tyrar devassa da invemada que fes naquella fortalesa João Rodriguez de Sá.

ACADEMIA DE MARINHA

A PARTICIPAÇÃO DA ARMADA PORTUGUESA NAS RELAÇÕES COM O NORTE DE ÁFRICA NOS SÉCULOS XVIII E XIX

EVA-MARIA VON KEMNITZ

LISBOA – 2004
XIV

A PARTICIPAÇÃO DA ARMADA PORTUGUESA NAS RELAÇÕES COM O NORTE DE ÁFRICA NOS SÉCULOS XVIII E XIX.*

*Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 21 de Setembro de 2004 pela Dr.ª Eva Maria von Kemnitz***

Esta comunicação deriva da pesquisa em curso sobre o *Orientalismo em Portugal no contexto das relações luso-marroquinas: nas suas vertentes epistemológica e estética*(1), onde se nos deparou um singular quadro da participação dos quadros da Armada portuguesa nas relações com o Norte de África que desejamos aqui realçar. Cronologicamente situa-se entre 1774 e 1894, distinguindo-se dois períodos. O primeiro que se estende até 1834, em que devido a toda uma conjuntura de factores, tanto de ordem nacional como internacional, o papel dos quadros da Armada é particularmente relevante, ultrapassando, de longe, o estrito âmbito militar e inscrevendo-se num multifacetado projecto nacional. No segundo, esta participação restringe-se um papel estratégico, logístico e, em parte protocolar.

Este processo desenvolve-se a partir da conclusão do Tratado de Paz e Comércio, entre Portugal e Marrocos em 1774(2), que ocorreu no reinado de Mawlay Muhammad b. Abdallah (1757-1790), e cujo 230.º aniversário celebramos no ano em curso. Ambas as partes, Portugal e Marrocos tinham interesse em assentar as relações mutuas numa paz duradoira. Portugal necessitava garantir a segurança da navegação para os seus navios tanto no Estreito como no Atlântico em função, sobretudo, do comércio com o Brasil e, por outro lado, para assegurar a importação de cereais e gado de Marrocos.

(*) Conferência proferida aos 21 de Setembro de 2004 na Academia de Marinha. Trabalho ampliado e reformulado, a partir da intervenção apresentada no XII Congresso de História Militar: «As Instituições Militares Portuguesas nas Relações com Marrocos nos Séculos XVIII e XIX», in *Actas do XII Congresso de História Militar, Laços Histórico-Militares Luso-Magrebinos. Perspectivas de Valorização*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2002, pp. 147-163.

(**) Mestre em Filologia Oriental (Estudos Árabes e Islâmicos) pela Universidade de Varsóvia, 1976. Actualmente doutoranda da Universidade Nova de Lisboa. Agradecemos à Fundação para a Ciência e a Tecnologia o apoio concedido à pesquisa em curso.

(1) Tese de doutoramento em curso, Departamento da História das Ideias da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

(2) Para um conhecimento da conjuntura internacional e dos interesses nacionais portugueses que presidiram à conclusão do tratado em causa, consulte-se: CASTRO BRANDÃO, F. (1971). Em anexo encontra-se o texto do tratado. Será interessante consultar ainda LOURIDO DIAS, R. (1989), capítulos III e IV na perspectiva económica.



Mawlay Muhammad b. Abdallah Sultão de Marrocos (1757-1790).
Mausoleu Muhammad Rabat.

Marrocos, por sua vez, estava desejoso de estreitar as relações comerciais com as potências europeias a fim de ter nelas uma importante fonte de rendimento, garante da eficácia do poder central e meios de modernização das próprias estruturas navais([3]).

([3]) Sobre esta problemática, consulte-se: LOURIDO DIAZ, Ramón, «Transformación de la piratería marroquí en guerra del corso por el sultán Sidi Muhammad b. Abd Allah (1757-1768)» in Hésperis-Tamuda, n.°10, 1969, pp. 39-69. Idem, «Sidi Muhammad b. Abd Allah y sus intentos de creación de una marina de guerra al estilo europeo (1769-1777) in *Hésperis-Tamuda*, n.° 12, 1971, pp.133-156.

O tratado iniciou assim uma nova fase de relacionamento entre os dois países e abriu possibilidade de imprimir um novo cunho também aos contactos com outras potências da região. Recordemos que não se tratou de um caso singular, mas de uma tendência generalizada da formalização das relações entre o Norte de África e as potências europeias(4). O tratado de 1774 foi consolidado pela intensa troca de embaixadas(5), traduzindo assim uma mudança qualitativa e foi simultaneamente viabilizado e coincidente com a mudança de atitudes dos muçulmanos no seu relacionamento com o mundo exterior. A tradicional mundivivência islâmica que encarava a divisão do universo entre *dar al-islam* e *dar al-harb*, a partir dos finais do século XVII, ia sendo substituída nas relações com o mundo exterior, isto é não muçulmano, pela negociação dos tratados cujo primeiro objectivo era eliminar a guerra e não, como acontecia antes, apenas pela conclusão de tréguas cuja duração não devia ultrapassar os dez anos. A partir de então, a esfera onde interagiam muçulmanos e cristãos passou a situar-se no denominado dar al-'ahd(6) ou seja na «esfera do pacto».

A eliminação da ameaça do corso marroquino, conseguida nos termos do tratado(7), todavia não dispensou a marinha portuguesa de continuar activa no patrulhamento das águas territoriais, defesa das costas marítimas, sobretudo, contra o corso argelino e de outras potências barbarescas como Tunis e Tripoli(8) e protecção do tráfego marítimo ao longo das costas do

---

(4) No que diz respeito à política marroquina de aproximação face a Europa, consulte-se: CAILLE, Jacques, Les Accords Internationaux du Sultan Sidi Muhammed b. Abdallah (1757-1790). Tanger, 1960 e ainda um estudo mais recente de um diplomata e historiador marroquino : TAZI, Abdelhadi. Histoire Diplomatique du Maroc des Origines à nos Jours (Abrégé). Rabat, Imprimerie de Fedala, 1989, pp. 76-81.

(5) Entre 1774 e finais do século XVIII foram enviadas três embaixadas marroquinas a Lisboa, em 1774, 1777 e 1780 respectivamente e, também três de Lisboa para Marrocos, nomeadamente em 1773, 1790 e 1798. No século XIX, em função dos acontecimentos turbulentos em ambos países e devido à alteração da conjuntura internacional, os contactos tornaram-se menos frequentes. Em Lisboa foram recebidas duas embaixadas marroquinas em 1878 e em 1890. Sobre as embaixadas marroquinas enviadas a Portugal veja: KEMNITZ, Eva-Maria von, "Moroccan Envoys in Portugal (XVIIIth and XIXth Centuries)" in PELLITTERI, Antonino (ed.), Magaz. Culture e Contatti nell'area del Mediterraneo. Il Ruolo dell'Islam, Palermo, Università de Palermo, 2003, pp. 179-190.

(6) 'Ahd, inicialmente um termo corânico, passou mais tarde a designar contratos civis, entre outros, tratados de aliança concluídos com não-muçulmanos que viviam no exterior do estado islâmico. Compare: TYAN, E., Institutions du droit public musulman, Paris, 1953, vol. I, p.270 e seg.

(7) Art. IV do Tratado.

(8) A conclusão do Tratado de Paz com Marrocos constituiu um importante avanço nas negociações com outras potências do Norte de África. As negociações com a regência da Argélia começaram em 1786. Para o desenvolvimento desse processo veja mais adiante a nota nº 26. Com Tripoli foi assinado um Tratado de Paz e Amizade em 1799. Cf. A.N.T.T., Tratados Tripoli, Caixa 1, nº1, 2 e 3. Veja também: BORGES de CASTRO, José Ferreira, Colecção dos

Atlântico, de vital importância estratégica e económica, em que participavam notoriamente a Esquadra do Estreito, cujo papel principal consistia em impedir a passagem de navios corsários para o Atlântico, e a Esquadra do Sul.

Apesar de o factor bélico, em si, ter sido eliminado das relações entre Portugal e Marrocos, as instituições militares portuguesas continuaram a desempenhar um papel de relevo nessas relações. A começar pelo facto de que dos quadros dessas instituições eram oriundos alguns dos embaixadores o que não deixa de ser significativo, sendo singular no contexto diplomático. Naturalmente a escolta que acompanhava as embaixadas era composta por militares. Também, o transporte dos embaixadores e das respectivas comitivas, seja portuguesas para Marrocos seja marroquinas para Portugal, na ida e volta, era, quase sempre, efectuado em navios de guerra portugueses. No século XVIII os assuntos dos negócios estrangeiros relativamente à África do Norte eram geridos pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos(9) e pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra às quais coube efectivamente o papel de coordenação e logístico nas relações diplomáticas de Portugal, embora frequentemente conflituoso, por entenderem ambos os organismos que a liderança dos contactos com o Norte de África lhes devia pertencer em exclusivo(10).

Ainda no contexto abordado nesta intervenção, teremos que referir que precisamente junto da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, à semelhança da prática existente, por exemplo, em França ou em Espanha, foi criado em 1784(11) o posto de intérprete oficial para a língua árabe para dar a necessária cobertura ao serviço diplomático e em 1813 o curso de língua árabe(12), já existente, foi reorganizado

Tratados, Convenções..., Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, pp. 98-108. Com Tunes, foram conseguidas apenas as tréguas, respectivamente em 1799, 1813 e 1818. A.N.T.T.,Tratados Tunis, Caixa 1, n.ºs 1 e 2. Veja ainda: BORGES de CASTRO, José Ferreira, Colecção dos Tratados, Convenções..., Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, pp. 109-111 e 460-465 e Idem, Ibidem, 1857, tomo V. pp. 440-441.

(9) Instituição criada em 1763 pela reforma administrativa.

(10) O intérprete régio, Frei João de Sousa, mostra-se ciente dessas divergências. Os assuntos africanos passaram definitivamente para a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, permanecendo, contudo, o lugar de intérprete régio da língua árabe sob a alçada da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramarinos. Cp.: FIGANIER, J. (1949), p. 150.

(11) Nomeação de Frei João de Sousa. Lembremos que na época da expansão portuguesa no séc. XVI existiu o posto de turgimão (do ár. mutardjimun, tradutor, intérprete), na corte e em certas capitanias. Compare: FIGANIER, J. (1945), «Contribuição para o Estudo da Cultura Arábica em Portugal», *Melanges d'études luso-marocaines...*, p. 78.

(12) Este curso funcionou com carácter oficial desde 1772 no Convento de Nossa Senhora de Jesus, adquirindo em 1795 o estatuto de um curso regular. Veja o Decreto de D. Maria I de 12 de Abril de 1795.

e a sua gestão entregue à mesma Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos([13]).

A começar pela primeira embaixada que de Portugal foi enviada a Marrocos em Setembro de 1773([14]), o seu envio e organização foi da responsabilidade da então Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. O seu titular na altura, Martinho de Melo e Castro([15]), preparou cuidadosamente as instruções([16]) e acompanhou todo este processo. O principal objectivo dessa missão era negociar o tratado definitivo de paz, navegação e comércio que deveria substituir as tréguas concluídas em 1769, logo após o abandono de Mazagão, e várias vezes prorrogadas. Como ministro plenipotenciário foi nomeado José Rollen van Deck([17]), Capitão de mar-e-guerra das Armadas Reais. A sua comitiva foi composta, entre outros, de 4 oficiais([18]) e de uma companhia de 40 soldados e 6 músicos-trombeteiros das Reais Cavalarias cujo desempenho foi muito apreciado pelos Marroquinos([19]). O transporte da embaixada foi efectuado pela fragata *N. Sr.ª da Graça*([20]), sob o comando do Escocês Robert Mac Douall([21]), Capitão de mar-e-guerra com largos anos de experiência, incluindo a luta contra o corso da Regência de Argel([22]). Para o enviado português esta missão teve um desfecho trágico.

([13]) Decretos de 27 de Outubro de 1813 e, de 23 de Outubro de 1816, respectivamente.

([14]) Fr. João de Sousa que serviu como intérprete, elaborou um diário, intitulado: Relação da Jornada que à cidade de Marrocos fez... ms. n.º 969 A., A.C.L.

([15]) Martinho de Melo e Castro (1716-1795), diplomata e estadista que após várias missões no estrangeiro, foi chamado em 1770 a ocupar o lugar de titular da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e dos Domínios Ultramarinos, ocupando-o durante dois reinados, até a sua morte.

([16]) «Instrução com que José Rollen van Deck passa a Marrocos, nomeado Ministro Plenipotenciário de Portugal à mesma Corte», ofício de 29 de Setembro de 1773, assinado por Martinho Castro e Melo, A.H.U, Caixa Norte de África, Pasta Marrocos 1760-1789.

([17]) José Rollen van Deck (17..-1773), Holandês que serviu largos anos em Portugal, acabando por falecer aquando do desempenho da missão em Marrocos. Veja a nota n.º 20. Frei João de Sousa no seu *Formulario da Expedição de uma Embaixada desta Corte para a de Marrocos...*, A.C.L., ms. 151 V, fol.15, descreve o embaixador como «hollandes de Nação e catholico». Consulte-se também a documentação do Arquivo Central de Marinha, Livro Mestre, 384-42.

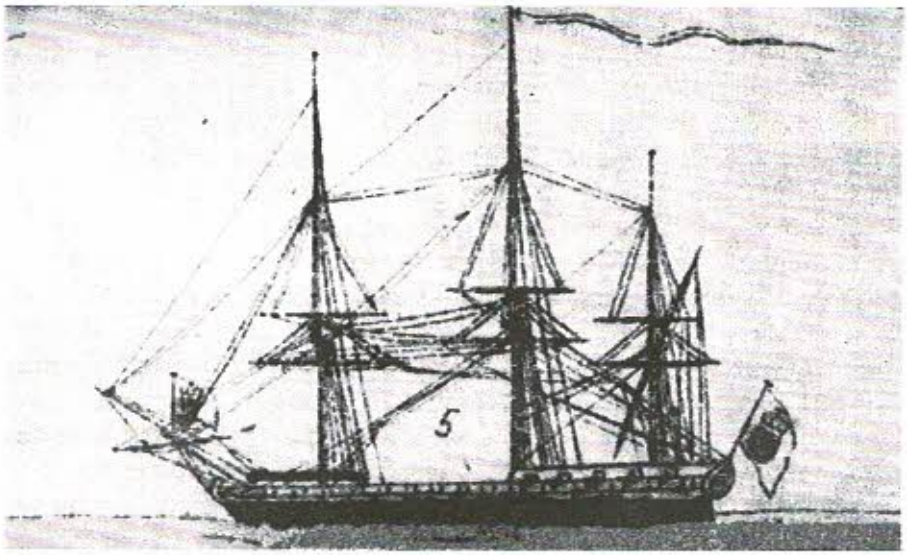
([18]) Entre eles, Tenente de Mar e Guerra, Pedro de Mariz de Sousa Sarmento e Sargento de Mar e Guerra, Jerónimo da Silva, segundo o relato de Fr. João de Sousa.

([19]) Na audiência de despedida em 26 de Novembro daquele ano, a pedido do sultão Mawlay Muhammad b. 'AbdAllah, os trombeteiros tocaram. FIGANIER, J. (1949), p. 34.

([20]) O desembarque da comitiva deu-se em Mogador (ár. *al-Suwayra*), um porto especialmente mandado construir em 1764 por ordem do sultão, que visava com esta medida fomentar o comércio com os países europeus. Veja, a propósito da sua construção e povoamento: LOURIDO DIAZ, R. (1989), p. 369.

([21]) Em 1774 foi nomeado Comandante da Esquadra do Sul. Veja: ESPARTEIRO, A. M. (1980), vol. 11, p.49.

([22]) Em 1769 comandou a Esquadra de Guarda Costa contra os corsários argelinos. Veja: ESPARTEIRO, A.M. (1980) op .cit, vol. 11, p. 39.



Fragata N.ª Sr.ª da Graça

Acometido pela doença, acabou por falecer em Marraquexe([23]). A morte de Rollen van Deck não impediu, todavia, que as negociações prosseguissem sob a orientação de cônsul Bernardo Simões Pessoa a quem o enviado, entretanto, tivesse passado todos os poderes, terminando com a assinatura do tratado em 11 de Janeiro de 1774, que veio a ser ratificado ainda nesse mesmo ano em Lisboa([24]).O regresso da embaixada processou-se em 7 de Fevereiro de 1774, tendo servido a mesma fragata *N.ª Sr.ª da Graça* que fundeou, desta vez, em Safi, para receber a comitiva portuguesa. O secretário e intérprete da embaixada, Frei João de Sousa([25]), imediatamente após o regresso a Lisboa foi recebido demoradamente por Martinho de Melo e Castro, então Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos e também por Sebastião de Carvalho e Melo.

([23]) Ocorrida a 18 de Novembro de 1773 em Marraquexe. Veja: FIGANIER, J. (1949), p.33. Também regista pormenorizadamente a ocorrência o capelão da enviatura, Pe. João Baptista Marques de Carvalho no seu relato *Noticia dos sucessos da Embaixada, que foi deste Reino aos Dominios de El-Rei de Marrocos no ano de 1773*.... A.H.U., Caixa Norte de África 1731-1832.

([24]) A ratificação do Tratado de Paz e Comércio concluído em território marroquino veio a concretizar-se com a chegada a Lisboa da primeira embaixada marroquina recebida em 1774. Veja: *Diário Da Primeira Embaixada que da Corte de Marrocos se enviou a esta de Lisboa no mez de Outubro de 1774*, ms. n.º 696 A, Academia das Ciências de Lisboa.

([25]) Frei João de Sousa (1735 ?, Damasco-1812, Lisboa), cristão de origem síria, foi mestre e intérprete da língua árabe e também autor de trabalhos pioneiros de índole académica sobre a cultura e património árabes em Portugal. Veja: FIGANIER, J. (1949), *passim*.



Mawlay Muhammad b. Abdallah desenho a pena de um autor espanhol

Em Dezembro de 1790, aquando do envio da segunda embaixada de Portugal a Marrocos([26]), para chefiar essa missão foi igualmente escolhido um militar, nomeadamente o então brigadeiro e governador da cidade de Faro Jacques Filipe de Landerset([27]) que anteriormente assumiu funções idênticas numa missão enviada a Argel([28]). Na comitiva vinham vários militares, a

([26]) Também o relato desta missão: *Diário da Segunda Embaixada que da corte de Lisboa se mandou à de Marrocos no anno de 1790* é de autoria do Fr. João de Sousa, ms. n.º 696 A. da A.C.L. Veja ainda: OLIVEIRA MARQUES, F.A. (1937), pp. 149-151.

([27]) De nome completo Jacques Filipe de Landerset de la Tour (1731, Friburgo–1798, Faro), ao serviço de Portugal desde 1750, fez várias comissões na Índia. Em 1767, regressou à Metrópole, tendo sido nomeado coronel do Regimento de Artilharia em Faro em 1773 e, mais tarde governador daquela praça. Cp. RIBEIRO SOARES, Alberto (ed.), *Os Generais do Exército Português*. Lisboa, Biblioteca do Exército, 2003, vol. I, pp. 367-368.

([28]) Em 1786 foi enviado a Argel para negociar tratado de paz com aquela Regência. Diário da Jornada que Jacques Filippe de Landreset... fez à Cidade de Argel... (ms. n.º 696 A. da A.C.L.), que não trouxe contudo resultados esperados. Houve novas negociações em 1803 e em 1810, mas apenas em 1813 foi assinado o Tratado de Paz e Amizade entre o príncipe regente D. João e Sid Hage Aly (transcrição em Português), baxa de Argel. Documentação nos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, Tratados–Argel, Caixa 1, n.º 1.



Mawlay al-azid Sultão de Marrocos (1790-1792), Mausoleu Muhammad V, Rabat

começar pelo secretário, tenente Eustáquio Botelho Nobre([29]), um tenente de marinha e 20 marinheiros, um alferes, um sargento, um tambor, 20 soldados e 6 músicos do clarinete além de dois barraqueiros. O transporte foi efectuado

([29]) Eustáquio Botelho Nobre (1751-1821, Faro), acompanhou Landerset aquando do envio da missão a Argel em 1786. Era dado na altura como Alferes do Regimento de Artilharia de Faro. Veja: FIGANIER, J. (1949), p. 93. Também A.H.M., caixa 1963.



Mawlay Sulaymam, Sultão de Marrocos (1792-1822), Maunsoleu Muhammad, Rabat

pela fragata *Cisne* sob o comando do Capitão de mar-e-guerra Paulo José da Silva Gama que aportou em Tânger. Esta embaixada prendia-se com o falecimento de Mawlay Muhammad b. 'Abdallah.

Afigurava-se necessário ratificar com o novo soberano, Mawlay Muhammad al-Yazid (1790-1792), o tratado assinado em 1774 e assegurar o seu cumprimento.

Novamente em finais de Novembro de 1797, seguiu uma terceira embaixada portuguesa. D. Maria I foi a primeira soberana que reconheceu Mawlay

Sulayman (1792-1822), aclamado em 1792, nomeando Jorge Pedro Colaço([30]) seu embaixador para ratificar o tratado com o Sultão reinante.

A fragata *Thetis*, comandada pelo Capitão de mar-e-guerra José Pedro Pereira Leite([31]) foi buscar o embaixador a Tânger, onde residia na qualidade de cônsul geral, levando a bordo um secretário intérprete([32]), um tenente, um sargento, 16 soldados, 6 músicos da Casa Real, um barraqueiro e selleiro da fundição e um cozinheiro. A ratificação do tratado foi assinada em Fez aos 22 de Junho de 1798([33]), incluindo um relevante artigo adicional([34]) que consagrava o tratamento de «nação mais favorecida».

A escolha de embaixadores recaída nos militares aquando do envio das embaixadas a Marrocos em 1773 e 1790 não pode deixar de suscitar uma reflexão por não ser esta a prática usual da diplomacia portuguesa([35]). No caso de embaixadas de representação essas funções eram desempenhadas por nobres titulares, cortesãos representando o monarca. Quando se tratava de embaixadas de negociação essas funções podiam ser confiadas a fidalgos letrados. Nos casos aqui referidos o envio da embaixada tinha um carácter de negociação e simultaneamente de representação se atendermos à riqueza de presentes enviados e a composição da enviatura, incluindo um grupo de músicos.

Acrescentemos que em quase todos os contactos diplomáticos portugueses da época com o Norte de África, essas missões eram confiadas aos militares, muito provavelmente por decorrerem nas condições de pouca segurança, às vezes mesmo beligerância e que, por isso, exigiam pessoas com

---

([30]) Jorge Pedro Colaço (17..-1814), agente da nação Portuguesa em Larache em 1773, mais tarde cônsul geral de Portugal em Marrocos, membro de uma família ligada durante várias gerações ao serviço diplomático naquele país. A sua correspondência é elucidativa a respeito de missões que desempenhou: ESAGUY, J. de (1937). O seu pai, Jorge Colaço, foi nomeado vice-cônsul de Portugal em Tânger em 1773. Também um filho seu, José Daniel Colaço, desempenhou cargos importantes na diplomacia portuguesa em Marrocos. Veja a nota n.º 68.

([31]) Conforme o relato de COLLAÇO, José Daniel (1874), «Soberanos Marroquinos. Relação das Sete Dynastias Mahometanas que têm reinado em Marrocos...», Diário do Governo, n.º 126, pp. 878-882.

([32]) Nesta enviatura as funções de intérprete foram confiadas ao Frei José de Santo António Moura, discípulo de Frei João de Sousa. Este religioso permaneceu em Marrocos nos anos 1790-1795 a fim de se aperfeiçoar nos conhecimentos da língua árabe clássica e do dialecto local. Veja: FIGANIER, J. (1949), p. 160.

([33]) CASTRO BRANDÃO, F. (2002), p. 168.

([34]) Este artigo adicional refere-se ao tratamento de «nação mais favorecida». Cp.: BORGES de CASTRO, José Ferreira, *Colecção dos Tratados, Convenções...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, p.51 e, ainda: OLIVEIRA MARTINS, F.A. (1937), p. 209.

([35]) Cp.CLUNY, Isabel, «Os Diplomatas de Negociação e de Representação em Portugal no Século XVIII» in OSÓRIO DE CASTRO, Zília (coord.), *Diplomatas e Diplomacia. Retratos, Cerimónias e Práticas*, Lisboa, Livros Horizonte, 2004, pp. 53-68.

sentido de liderança e capazes de impor a disciplina e enfrentar os riscos. Eles estavam na dependência directa da sua instituição, embora obviamente representavam o rei. Muitos deles eram estrangeiros, radicados em Portugal e ao serviço de Portugal.

A nomeação de Jorge Pedro Colaço, para chefiar a missão portuguesa em 1798, embora num estudo recente referido como «capitão de mar-e-guerra desembarcado»([36]), referência que a documentação do Arquivo Central da Marinha não corrobora e, o «Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa 1744-1811» do Arquivo da Marinha no Rio de Janeiro situa-o no grupo de «Oficiais Condecorados e Honorarios com Patentes»([37]), parece obedecer assim ao segundo modelo, sendo simultaneamente uma maneira de premiar os empenhados serviços de um fiel servidor da coroa.

No período que decorreu entre o envio dessas três embaixadas portuguesas a Marrocos, foram recebidas em Lisboa igualmente três embaixadas marroquinas, nomeadamente em 1774, 1777 e 1780.

O envio da primeira em 1774 tinha por objectivo a ratificação do Tratado, concluído no início desse mesmo ano em solo marroquino e consolidar as relações entre ambos os países. Os aspectos diplomáticos formais constituíam apenas uma parte da missão. Outra, não menos importante, prendia-se com o desejo do Sultão de que o embaixador e a comitiva se inteirassem da organização militar portuguesa e da produção de armas e munições o que levou a contactos próximos com várias instituições militares([38]). O enviado marroquino 'Umar b. al-Daudi([39]), acompanhado dos seus oficiais visitou demoradamente o arsenal e os estaleiros navais da Ribeira das Naus, e assistiu, por duas vezes, a exercícios de um regimento de artilharia. O transporte da embaixada foi efectuado em navios de guerra portugueses, na vinda pela fragata *N.ª S.ª da Graça* comandada por Capitão de mar-e-guerra João Nicolau Schmer-

([36]) RODRIGUES DA SILVA, Júlio Joaquim da Costa, "Marrocos e Portugal face às Invasões Napoléonicas (1807-1815)", Actas do XII Colóqio de História Militar Laços Históricos-Militares Luso-Magrebinos. Perspectivas de Valorização, Lisboa, 2002, p. 264.

([37]) Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa 1744-1811, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro, p. 138, no grupo "Oficiais Condecorados e Honorarios com Patentes" indica: "Jorge Pedro Colasso: Capitão de Mar e Guerra condecorado com soldo 12 de Outubro de 1803, Consul Geral da Nação Portuguesa no Reyno de Marrocos" e, curiosamente a seguir indica o caso de um outro agente diplomático português: "Joze Collella: Primeiro Tenente honorario sem soldo 16 de Setembro 1799. Consul Honorario da Nação Portuguesa nos Portos de Napoles e Sicilia".

([38]) De salientar, os notáveis esforços do Sultão reinante para modernizar as suas forças armadas recorrendo ao saber e tecnologia europeia e turca.

([39]) *'Umar b. al-Daudi* (LOURIDO DIAZ, R.(1989), p. 352, indica al-Dawidi), mais tarde governador do porto de al-Suwayra, contribuiu significativamente para o incremento das trocas comerciais entre Marrocos e Portugal.

kell([40]) e, no regresso pela fragata *Princesa do Brasil* sob comando de Capitão de mar-e-guerra Guilherme Roberts([41]).

A segunda embaixada, enviada em 1777 por ocasião da subida ao trono de D. Maria I, destinava-se a felicitar a nova soberana e reiterar o desejo do Sultão de manter boas relações de vizinhança. O embaixador Hadjdjii 'Abd al-Madjid al-Azraq([42]), à semelhança do seu predecessor, dedicou também muita atenção a vários aspectos da organização militar portuguesa. O programa da sua estada incluiu igualmente visitas ao Arsenal da Ribeira das Naus, onde observou demoradamente a construção de navios de guerra. Assistiu ainda aos exercícios do regimento do Conde de Lippe e, da Torre de São Julião da Barra, observou exercícios de fogo de artilharia. Deslocou-se ainda à Fundição de Cima, ao Campo de Santa Clara, onde pediu para ver uma peça de artilharia, conhecida como o basilisco de Diu, cuja inscrição arábica examinou com atenção([43]). Desta vez o embaixador e a comitiva vieram a Portugal a bordo de um navio marroquino([44]) e regressaram a Marrocos a bordo da fragata N.ª S.ª da Graça([45]).

Quanto à terceira embaixada marroquina mandada a Lisboa em 1780, ela tinha predominantemente carácter económico e, embora o intérprete Frei João de Sousa refira vagamente idas à Fundição de Cima e de Baixo([46]), não foram registados nenhuns contactos que pudessem comprovar o interesse por assuntos militares. O transporte da embaixada na vinda foi confiado à marinha marroquina([47]) e, o regresso decorreu numa nau portuguesa([48]).

([40]) ESPARTEIRO, A. M. (1980), vol.11, p. 41.

([41]) ESPARTEIRO, A.M. (1980), vol. 11, p. 75.

([42]) A escolha da pessoa deste enviado testemunha a importância atribuída a esta embaixada visto tratar-se de um homem poderoso. *Hadjdji 'Abd al-Madjid al-Azraq* era baxá da província de Taza e antigo residente na corte de Madrid. Veja ainda: FIGANIER, J. (1949), pp. 56 e 58.

([43]) A primeira tradução da inscrição árabe do basilisco de Diu foi feita pelo Fr. João de Sousa: «Inscripção da peça de Diu tradisida (sic!)...», ms. n.º 1401 da A.C.L. A peça de Diu foi reproduzida por MURPHY, James C., *Travels in Portugal*, London, 1795, gravura VII, conjuntamente com a tradução do Frei João de Sousa, pp. 154-156. O seu discípulo Frei José de Santo António Moura publicou a sua versão da tradução: *Memoria apologetica sobre o verdadeiro sentido da inscrição que se acha na peça chamada Diu*, FIGANIER, J. (1945), p. 126. Foi publicada nas *Memorias da Academia Real das Sciencias*, 1827, tomo X, parte I, pp. 1-8. Posteriormente outros estudiosos leram a mesma inscrição, publicando as respectivas traduções.

([44]) FIGANIER, J. (1949), p. 56.

([45]) FIGANIER, J. (1949), p. 59

([46]) Conforme consta do relato por ele redigido *Diário da Terceira Embaixada que da Corte de Marrocos se fez a esta de Lisboa no anno 1780*, ms. n.º 989 A da A.C.L.

([47]) Gazeta de Lisboa, 10 de Outubro de 1780 regista a entrada de «hum navio de guerra do Rei de Marrocos em que vinha embarcado Sidi Hage Mahomed El-Anaya, Embaixador daquelle Soberano a nossa Corte».

([48]) FIGANIER, J. (1949), p. 70, embora não a especifique. Por sua vez, Oliveira Marques alude a «*o corsário que levava a seu bordo o embaixador*». OLIVEIRA MARQUES, F.A. (1937), p. 147.

A assinatura do Tratado de Paz e Comércio com Marrocos em 1774, abriu caminho para negociações com outras potências da região, nomeadamente com as Regências de Argel, Tripoli e Túnis. O êxito das negociações dependeria sempre do precário equilíbrio das forças entre as principais forças do Mediterrâneo, designadamente entre a Turquia Otomana, de que as potências barbarescas eram vassalos, e a Espanha. Por parte de Portugal, houve um interesse particular em normalizar as relações com a Regência de Argel, cujas virulentas actividades do corso constituíam uma ameaça grave e constante para o país, em termos de segurança de navegação, e donde resultava perda de navios e seus tripulantes, perda de mercadorias e ainda frequentes ataques contra populações costeiras do continente e das ilhas. A partir de 1732, a situação agudizou-se com a descoberta e o início da exploração diamantífera no Brasil, tornando os navios portugueses numa presa ainda mais cobiçada. A expressão dessa inquietação vivida encontramos em relatos, alguns deles publicados([49]), nos ex-votos ou nos painéis de azulejos alusivos a estes eventos. Não podemos ignorar o preço muito elevado, em termos económicos e sociais, que importava a luta contra os corsários, esvaziando os resgates pagos pelos cativos portugueses os cofres de estado e dos particulares([50]), apesar de terem sido utilizados como moeda de troca mouros e turcos, cativos em Portugal, acrescido de custos da manutenção da Esquadra do Estreito.

Em Junho de 1784 a esquadra portuguesa sob o comando de coronel do mar Bernardo Ramires Esquivel([51]), constituída pelas naus *Santo António e São José, N.ª Sr.ª do Bom Sucesso* e fragatas *Golfinho e Tritão*, auxiliou as forças navais espanholas num bombardeamento de Argel([52]). Tendo a Espanha concluído a paz no ano seguinte, Portugal viu-se obrigado a actuar sozinho e é neste contexto que se situa o envio da primeira embaixada com a intenção de firmar um tratado com a Regência de Argel, despachada em finais de Janeiro de 1786. A missão foi entregue a Jacques Filipe de Landerset([53]), governador da

([49]) Um desses relatos, publicado em 1626 em Lisboa, contém uma interessante descrição da cidade de Argel e alguns conselhos aos cativos, ensinando-lhes como tratar do seu resgate. Cf.: TEYSSIER, Paul (ed.), *Esclave à Alger, Récit de captivité de João de Mascarenhas* (1621-1626), Paris, Editions Chandaigne, 1993.

([50]) Eram frequentes «Subscrições Públicas para o Resgate dos Cativos». Alguns exemplares encontram-se no acervo do AHU, Norte de África, Caixa n.º 425.

([51]) Bernardo Ramirez Esquivel (1723-1812), 1.º Visconde de Estremoz e 1.º Barão de Arruda. Em 1809 foi nomeado Comandante do Corpo de Marinha de Guerra, em 1810 foi substituído pelo vice-almirante George Berkeley.

([52]) Veja «Expedição contra Argel», António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, Lisboa, 1976, vol. 7, pp. 153-156. Também, da mesma obra, 1980, vol. 11, p. 135.

([53]) SOUSA, Fr. João de, *Diário da Jornada que Jacques Filippe de Landreset... fez à Cidade de Argel...* (ms. n.º 696 A. da A.C.L.).



Bernardo Ramirez Equival (1723-1812), Museu de Marinha, Lisboa

praça de Faro e, devido a esta circunstância, bom conhecedor dos problemas do Mediterrâneo e do Estreito. A conjuntura internacional na altura, todavia, não foi favorável aos interesses de Portugal, precisamente pela conclusão recente de paz com a Espanha, aparecendo vital para os interesses argelinos a manutenção de estado de guerra com Portugal, uma fonte de depredação para o seu corso. O enviado português, após longas semanas de espera, nem sequer foi recebido pelo

Dey. Igualmente não foi possível proceder ao resgate dos cativos, tendo-lhes o enviado distribuído dinheiro e enviado uma listagem nominal dos cativos portugueses em Abril de 1787. No início de Junho de 1787 o enviado recebeu uma ordem para regressar, embarcando em 16 de Junho num navio fretado. Em 1793, por intermédio do cônsul de Grã Bretanha em Argel, Charles Logie, foram retomadas as negociações que permitiram alcançar apenas uma trégua de um ano, interrompida antes do prazo ou segundo outras fontes, por ser demasiado onerosa para Portugal e, por isso, não ratificada pelo governo de Lisboa.

O apresamento em 1799 e novamente em 1802 de navios de guerra portugueses pelos corsários argelinos, pelo facto de terem sido capturados numerosos oficiais da armada portuguesa, colocou o assunto do estabelecimento das relações diplomáticas com a regência de Argel num plano de absoluta prioridade.



Lançamento à água da fragata «S. João, Principe do Brasil» e da nau «Coração de Jesus, Maria I», Lisboa, 1789

Em 1799, o bergantim Lebre Pequeno([54]) sob o comando de Inácio Pereira Pinto, que fazia parte da Esquadra do Mediterrâneo comandada por Jaime Scharnichia, foi tomado, na proximidade de Barcelona, aos 27 de Agosto, por um xaveco argelino e assim o comandante e a guarnição de 72 homens ficaram cativos em Argel. Em 21 de Novembro de 1804 o comandante conseguiu evadir-se e apresentou-se em Lisboa em 28 de Janeiro de

([54]) ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar 1640-1910r*, Lisboa, 1986, vol. 18, p. 60.

1805. A seu pedido entrou em Conselho de Guerra em 2 de Março de 1805 e foi absolvido por sentença do Conselho de Justiça do Almirantado. Em 1802, um ano particularmente difícil para a Esquadra do Estreito([55]) devido às condições precárias do equipamento e deficiente estado de manutenção, agravado pelos problemas de disciplina (deserções) e de doença que afectavam as guarnições, deu-se o apresamento da fragata Cisne em 8 de Maio de 1802([56]), um rude golpe, descrito como a «*desgraça da perca da fragata Cysne, com que se diminuirão as nossas forças e, se augmentarão as do inimigo*». Na luta morreu o comandante João Luís de Seguin Deshon([57]), o imediato e mais alguns membros da guarnição, tornando-se os restantes cativos, aumentando assim o número de oficiais cativos a cerca de três dezenas. O valor do resgate pelos oficiais da Cysne, segundo a tabela apresentada pela regência de Argel era muito elevado([58]).

No ano seguinte, foi enviada uma missão a Argel, incumbida das negociações do resgate dos cativos, mas sem perder de vista o fim supremo, isto é, a obtenção da paz. A fragatinha *Real Voador* entrou em Gibraltar a 17 de Julho de 1803, desembarcando aí o enviado do Príncipe Regente Lázaro José de Brito([59]), dado como oficial da Armada, mas cujo nome não figura nos registos do Arquivo Central da Marinha, acompanhado de intérprete Fr. José de Santo António Moura([60]) que daí seguiram para Argel. Esta missão falhou, porque o «*homem que se mandou cuidou mais em negocios de trigo com judeus do que de tratar de paz com o dey*»([61]).

Em 23 de Dezembro de 1805, foi organizada uma nova missão([62]),

---

([55]) Acerca dos problemas enfrentados pela Esquadra do Estreito na altura, consulte-se: AFONSO, Jorge (2003), p. 207.

([56]) ESPARTEIRO, A.M. , *Três Séculos no Mar 1640-1910. Fragatas*, Lisboa, 1980, vol. 11, pp. 124-126.

([57]) ESPARTEIRO, A.M. (1980), op.cit., vol. 11, p. 124.

([58]) Segundo esta tabela, por um oficial de 1.ª classe eram exigidos 10 mil duros argelinos; por um da 2.ª classe 6 mil; por um da 3.ª. Classe 4 mil e, por um capelão ou voluntário 3 mil. Veja: ESPARTEIRO A.M. (1980), vol. 11, pp. 124-125.

([59]) ESPARTEIRO, A. M., op.cit., 1979, vol. 12, p. 114. Lázaro José de Brito fez parte da primeira embaixada portuguesa enviada a Marrocos, juntando-se à comitiva em Mogador.

([60]) Apesar de, nesta missão, as funções de Frei José de Santo António Moura se limitarem formalmente às do intérprete, as instruções dadas ao enviado recomendavam que este consultasse Frei José e agisse de acordo com o conselho do frade. Veja a documentação: A.H.U., Maço 7, Norte de África, Negócios Consulares e Diplomáticos 1799-1821.

([61]) AHU, Caixa Norte de África n.º 395, ofício do Cônsul de Inglaterra e de Portugal em Tripoli, datado de 29 de Agosto de 1804.

([62]) AHU, Caixa Norte de África, nº 425, Nas Instruções lê-se: «*Houve Sua Alteza por bem eleger para esta importante comissão, a que devera acompanhalo, como Auxiliar prático Lazaro Jozé de Brito, e na qualidade de interprete Fr. Manoel Rebello*», Palacio de Queluz, 23 de Dezembro de 1805.

desta vez chefiada por Luís de Mota Feo, chefe de divisão da Armada Real, e recém-nomeado Comandante da Esquadra do Estreito. Em virtude de conhecimentos práticos, Lázaro José de Brito, foi indicado para coadjuvá-lo, recomendando-se-lhe, contudo, moderação. Para intérprete da missão foi nomeado Fr. Manuel Rebelo da Silva. Em finais de Março de 1806([63]) a missão dirigiu-se a Argel, a bordo da fragata *Princesa do Brasil* ou *A Torta*, mas regressou a Lisboa sem ter alcançado o fim desejado([64]).

À primeira vista, poderá perecer paradoxal, que alguns cativos em Argel mantiveram contactos com as autoridades de Lisboa, mas não deixa de ser verdadeiro que precisamente, por esta via([65]), chegavam notícias e algumas delas de interesse estratégico. Citemos apenas alguns casos que obviamente não esgotam todas as situações que, por si só, mereceriam um estudo mais aprofundado. Paulo Freire de Andrade, oficial da fragata Cisne informa, em Dezembro de 1802 sobre a conversão de um membro da guarnição, receando que outros possam seguir o mesmo caminho e em Dezembro de 1806, manda uma informação ao titular da pasta dos negócios estrangeiros, visconde de Anadia, sobre as forças navais argelinas. Outro oficial da Cisne, João Afonso Neto, escreveu de Argel a Sua Alteza Real, em 29 de Dezembro de 1808, passando várias informações sobre movimentação da frota da regência, receando poder vir «*a ser bastonado ou perder a vida por enviar ao Secretario de Estado da Repartição de Marinha e às Esquadras do Estreito de Gibraltar os precizos avizos a bem do Real Serviço*»([66]). E finalmente, um elucidativo documento existente no Arquivo da Arma de Engenharia([67]), constituído por um desenho aquarelado, representando a cidade e o porto de Argel e as suas defesas, feito *in loco* e datado de 26 de Setembro de 1807, feito por Domingos José Soares de Araujo e oferecido a D. Miguel Pereira Forjaz, segundo se lê na dedicatória no verso. O seu autor foi resgatado em Outubro de 1810.

([63]) ESPARTEIRO, A.M., op. cit. *Fragatas*, 1979, vol. 11, p. 81. E não em Dezembro de 1805, como indica AFONSO, Jorge, 2003, op. cit. p. 217. Em finais de Dezembro de 1805 foram redigidos vários documentos e instruções para os membros da missão, Cf. Documentação AHU, na mesma Caixa n.º 395.

([64]) AFONSO, Jorge, «A Marinha de Guerra Portuguesa e o Magrebe: os Cativos, o Corso e a Importância do Poder Naval na Definição da Política Externa do Reino», in CONTENTE DOMINGUES, F. e SEMEDO DE MATOS, J. (org.) *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV e XIX)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, p. 217.

([65]) Contrariamente à situação correntemente descrita em vários relatos e literatura anti-muçulmana da época, estes cativos cristãos dispunham de uma certa liberdade de movimentação e alguns, exerciam profissão, sendo os proventos utilizados para pagar seus resgates. Veja, por exemplo: VALENSI, Lucette (1969), p. 68 e seg. e ainda BOYER, Pierre, *La Vie Quotidienne à Alger à la Veille de L'Intervention Francaise*, Paris, Hachette, 1963, capítulo X, 1 «Les Chrétiens Esclaves», pp. 248-253.

([66]) AFONSO, Jorge, 2003, op.cit. p.194.

([67]) Arquivo de Desenho, n.º 4278. Publicado: *Conhecimento e Definição do Território. Os Engenheiros Militares (Séculos XVII e XVIII). Catálogo.*, Lisboa, 2003, n.º 31.



Desenho aguarelado de Argel de autoria de Domungues José Soares de Araújo feito em 26 de Setembro de 1807 em Argel. Arquivo da Arma de Engenharia n.º 4278.

As negociações com a regência de Argel, iniciadas ainda em 1787([68]) revelaram-se dificeis e demoradas. Em 4 de Maio de 1810 ocorreu o episódio da passagem da frota argelina pelo Estreito na direcção do Oceano apesar da presença da Esquadra do Estreito Portuguesa, que causou uma grande tensão em Portugal, demonstrando a urgência de um entendimento duradoiro com a regência de Argel. Beneficiando da mediação inglesa, ao abrigo da Aliança renovada([69]) que protegia os interesses de Portugal na ausência do Príncipe Regente e do governo no Brasil, foi, ainda em Maio de 1810, enviada uma nova missão chefiada por James Scharnichia, Capitão de Mar e Guerra e antigo prático do Mediterrâneo, com experiência de longos anos naquela região. Na comitiva iam ainda o ministro plenipotenciário da Inglaterra em Lisboa, Luis Duncan Casamajor e servindo novamente de interprete, Frei José de Santo António Moura. A missão saiu a 20 de Maio, a bordo da fragata inglesa *Comus*([70]), comandada por capitão Sidney Smith. Desta iniciativa resultou a assinatura da Trégua, em 6 de Julho de 1810([71]), por dois anos, um ponto de viragem nas relações entre ambas as potências. Nos termos do acordo foram trocados 40 Portugueses

([68]) Embaixada de Landerset enviada a Argel em 1786. Frei João de Sousa deixou um interessante relato desta missão: *Diario da Jornada, que Jacques Filippe de Landreset, ..., fez a cidade de Argel...* (redigido em 1788), A.C.L., ms. 696 A. Veja ainda: CERDAN, Francis, «Alger en 1787, d'après le journal de voyage d'une ambassade portugaise», in *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, 1986, vol. XIX, pp. 615-630.

([69]) Tratado de Paz, Comercio e Navegação de 1810.

([70]) ESPARTEIRO, A. M., *Três Séculos no Mar, Fragatas*, 1980, vol. 11, p. 125.

([71]) BORGES de CASTRO, José Ferreira, *Colecção dos Tratados, Convenções...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, pp. 437 e seg.

cativos por 79 Mouros presos em Lisboa, resgatados 541 Portugueses pelo preço de 514 285 840 reis e ainda 34 escravos particulares por 50 mil duros espanhóis. O resgate foi organizado em três levas: uma ainda em 1810, a segunda em 1811 e a terceira em 1812([72]). Em reconhecimento dos serviços prestados James Scharnichia foi promovido a Chefe de Divisão por Portaria do Supremo Governo do Reyno de 1.º de Agosto de 1810([73]). O intérprete da missão deixou um relato manuscrito: *Relação da viagem que eu, Fr. José de S. Antonio Moura, fiz a Argel, em Maio de 1810*([74]).

A prossecução das negociações com Argel culminou com a assinatura do Tratado de Paz entre Portugal e a regência de Argel([75]), aos 14 de Junho de 1813. Esta glória coube ao enviado do Príncipe Regente, também um oficial da Armada, Capitão de Mar e Guerra, José Joaquim Rosa Coelho, na pessoa de quem «*concorrem todas as boas virtudes, que o fazem digno de lhe confiarmos* (os Governadores do Reyno) *um semelhante negocio, o authorizamos por esta nossa Carta, e lhe damos amplo e pleno Poder, para que em nome do Augusto Principe Regente de Portugal, trate e celebre, e firme com o Bey, e Regencia de Argel huma Paz Definitiva, constante, e permanente, e de modo que for vantajozo ao bem de ambas as Potencias*», conforme consta da Carta de Ordens do Governo do Reyno([76]). Nessa ocasião foi acompanhado do mesmo intérprete que acompanhou as missões anteriores([77]). À semelhança das negociações anteriores com Argel, também este tratado foi realizado «*debaixo da Mediação e Garantia de Sua Magestade Britanica*», referendada pelo Seu Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario, Guilherme Accourt([78]). Em virtude de importantes e

([72]) Consulte-se: ESPARTEIRO A.M., op.cit., 1980, vol. 11, pp. 125-126 onde estão reproduzidas as listas de oficiais transportados em cada leva.

([73]) Arquivo Central da Marinha, Livro Mestre, n.º 378, p. 26v. James Scharnichia faleceu em Lisboa, em 20 de Junho de 1813.

([74]) A.C.L., ms. 1239 A. No acervo da Academia existe ainda um outro exemplar do mesmo relato, ms. 1537 A. É um relato bastante sucinto que trata quase exclusivamente das negociações com a Regência de Argel. Informações de carácter histórico ou etnográfico são praticamente inexistentes. Existe ainda uma outra variante do mesmo relato, A.H.U., Caixa n.º 395, «*Relação da viagem...*».

([75]) Original do tratado encontra-se nos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, Tratados Argel, Caixa 1, n.º2. Cf. BORGES de CASTRO, José Ferreira, *Colecção dos Tratados, Convenções...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, pp. 454-459.

([76]) Transcrita por ordem do Conselho do Almirantado de 18 de Janeiro de 1816, Arquivo Central de Marinha, Livro Mestre, n.º 378, p. 36.

([77]) ESPARTEIRO, A.M., op. cit., 1979, vol. 12, p. 143.

([78]) Decreto Aprovando e Ratificando o Tratado de Paz e Amizade, com 16 Artigos entre o Senhor D. João, Principe Regente de Portugal e, Sid Hage Aly, Baxa de Argel de 14 de Junho de 1813, Do Rio de Janeiro a 20 de Dezembro de 1813, A.N.T.T., Argel, Caixa, 1, n.º 2.

distintos serviços, também José Joaquim Rosa Coelho foi promovido «*ao posto de Chefe de Divizão da Real Armada*»([79]).

O relacionamento baseado nos acordos diplomáticos, estendeu-se igualmente a outras potências da região, designadamente às regências de Tripoli e de Túnis. Para o êxito das negociações muito concorreu a aliança existente entre Portugal e Inglaterra. Com a regência de Tripoli foi assinado, na sequência de um armistício, o tratado de Paz e Amizade ainda em 14 de Maio de 1799([80]), «*cujos Artigos, em conformidade dos estabelecidos no Tratado de Paz com Inglaterra*»([81]). Donald Campbell([82]), Chefe de Divisão da Armada Real e comandante da nau *Affonso Albuquerque*, no bordo da qual realizou-se a assinatura do tratado, actuou como enviado de Portugal. A posterior assinatura do Tratado de Paz com Argel em 1813 permitiu normalizar as relações igualmente com a vizinha regência de Tunes. Efectivamente com esta potência foram conseguidas apenas as tréguas, por três vezes, respectivamente em 29 de Junho de 1799([83]) (Rodrigo Pinto Guedes, Chefe de Divisão e Major General da Esquadra Portuguesa no Mediterrâneo), em 16 de Outubro de 1813 (Guilherme A'Court Esq., Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario de Sua Majestade Britanica, munido dos plenos poderes da Regência de Portugal (texto original redigido em italiano) e em 15 de Agosto de 1818([84]) (original redigido em turco, e vertido em castelhano em Madrid por Pablo Lozano, Secretario y de la Interpretacion de Lenguas) foi assinada uma trégua por dois anos.

É significativo e, por isso, pertinente de assinalar, a escolha dos negociadores da parte de Portugal recaída nas pessoas de mais altas patentes da Armada Real, homens de confiança e prestígio e conhecedores das forças e rivalidades na região do Mediterrâneo.

Evidentemente, todos esses contactos diplomáticos incluindo a redacção e tradução de documentos exigiam competentes serviços de interpretação e tradução. Tradicionalmente essas funções eram exercidas por judeus marroquinos([85]), que

---

([80]) A.N.T.T., Tratados Tripoli Caixa 1, n.º 3.

([81]) Preambulo do Tratado: BORGES de CASTRO, José Ferreira, *Colecção dos Tratados, Convenções...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, p. 99.

([82]) Em 23 de Março de 1800, nomeado Comandante Geral do Estreito e Costa de África e Algarve, e em Agosto daquele ano foi nomeado Comandante da Esquadra do Brasil. Veja: ESPARTEIRO, A.M., op. cit, *Naus e Navetas*, 1977, vol. 8, p. 153.

([83]) BORGES de CASTRO, José Ferreira, *Colecção dos Tratados, Convenções...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo IV, pp. 109-111.

([84]) A.N.T.T., Caixa 1, n.º 3 e n.º1.

([85]) Essa situação vinha já de longe, ao exercício dessas funções por judeus na época dos descobrimentos alude: FIGANIER, J. (1945), op. cit., pp. 100-103. Na época aqui analisada, foi Samuel Sumbel que servia de intérprete entre as duas cortes. Veja: OLIVEIRA MARTINS, F.A (1937), p. 104. Também: FIGANIER, J. (1949), p. 38 e que menciona mais adiante que foi dispensado dessas funções pelo Sultão, *Idem, ibidem*, p. 41.

além da língua eram conhecedores de usos e realidades políticas marroquinas. O conhecimento do árabe entre os Portugueses, apesar dos contactos seculares com o mundo do Islão, era muito raro, habitualmente limitado ao conhecimento oral da língua aprendida durante o cativeiro, não existindo em Portugal nenhum ensino desta língua. Em 1769, a Reforma do Programa dos Estudos para a Ordem Terceira de São Francisco, proposta e implementada por Frei Manuel do Cenáculo Vilas Boas, contemplou o ensino de línguas orientais, incluindo o árabe. É de referir que precisamente a Ordem de São Francisco, há muito ligada à missionação e ao resgate de cativos, produziu ao longo do tempo alguns conhecedores desta língua. A um deles, nomeadamente ao Frei António Baptista do Rosário([86]), que aprendeu a língua durante longos anos de cativeiro em Marrocos e que graças à reforma introduzida, pode aperfeiçoar seu saber em Lisboa no Convento de N.ª Sr.ª de Jesus, foi, em 1772 confiada a tarefa do ensino desta língua a que se dedicou durante cerca de vinte anos. Ao ser nomeado Capelão-mor das Armadas Reais em 1792 deixou por completo a docência([87]). Todavia, a mudança radical desta situação, deve-se a um feliz, para Portugal, acaso que trouxe a Lisboa um Sírio cristão, conhecido na historiografia nacional como Frei João de Sousa([88]). Este falante nativo do árabe e igualmente conhecedor de várias línguas europeias e, também do português que aprendeu já em Portugal, foi utilizado como intérprete e, nesta qualidade acompanhou várias missões portuguesas para Marrocos e Argélia, bem como as, já mencionadas, missões marroquinas em Portugal([89]). Em consequência disso em 1784 foi nomeado intérprete oficial junto da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, em 1786 recebeu nomeação para intérprete régio, tendo sido em 1797 integrado nos quadros permanentes dessa Secretaria de Estado. Em 1795 foi

([86]) Existem divergentes versões do seu nome. Esta versão é indicada por SALGADO, Fr. Vicente, (1790), *Origem e Progresso das Linguas Orientaes...*, Lisboa, Officina Simão Thaddeo Ferreira, pp. 65, 66 e noutras Fr. António Baptista, p. 76 e 82. Às vezes, é referido como Fr. António Baptista Abrantes. Cp. FIGANIER, J. (1945), op. cit., p. 117. Por sua vez, PEREIRA, Sara Marques (1999), D. Carlota Joaquina e os «*Espelhos de Clio*», Lisboa, Livros Horizonte, pp. 63 e 77, referindo-se ao confessor da princesa, indica o nome de Frei António de Abrantes. Faleceu no Rio de Janeiro em 1813. SILVA, Innocencio F. da (1858), vol. I, p. 93.

([87]) Este curso funcionou nos anos 1772-1794 sob a sua orientação. Cp.: KEMNITZ, Eva-Maria von (1987), «Estudos Árabes em Portugal», Separata do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 25. A nomeação do Frei António Baptista do Rosário como Capelão-mor das Armadas Reais em 1792 e, como confessor da Princesa do Brasil em 1794, afastaram-no definitivamente da área do ensino. Veja: MARCADÉ, J. (1978), *Frei Manuel do Cenáculo Vilas Boas, Evêque de Beja, Archevêque d'Evora (1770-1814)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, p. 32.

([88]) Frei João de Sousa, veja a nota anterior, n.º 25.

([89]) Incluindo uma acidentada vinda das princesas marroquinas a Portugal em1793 de que deixou também um interessante relato *Narração da Arribada das Princezas Africanas...*, Lisboa, Oficina da Academia Real das Sciencias. 1793.

nomeado professor proprietário do primeiro curso regular de língua árabe que funcionava no já citado Convento. Neste contexto afigura-se pertinente uma análise do Decreto Régio([90]) desta nomeação porquanto no seu preambulo alude à necessidade de haver vários e, não só um, como até então, professores desta língua, criando o posto de professor substituto para o Frei José de Santo António Moura([91]) e, recomenda o envio do aluno mais promissor para Marrocos afim de que possa *in loco* aperfeiçoar os seus conhecimentos e ainda aprender o dialecto local. Está patente o desejo de assegurar a continuidade do ensino e da sua qualidade tendo em vista simultaneamente as necessidades práticas decorrentes do serviço diplomático. O decreto de 5 de Junho de 1801, confirmado em 1804, divide, por morte do Frei João de Sousa, as funções que lhe estavam atribuídas, em dois cargos, o de oficial intérprete destinado a Frei José de Santo António Moura , e o de professor do curso a um outro discípulo dele, designadamente a Frei Manuel Rebelo da Silva([92]). O decreto seguinte, datado de 27 de Setembro de 1813, emitido já após o falecimento de Frei João de Sousa, reorganiza o referido curso e entrega a sua gestão directamente à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Estabelece ainda um regulamento que rege o curso. Nestes termos, o curso continua a ser ministrado no Convento de N.ª Sr.ª de Jesus, estando subordinado ao controle do estado

---

([90]) Decreto de S.M (D. Maria I) pelo qual se cria no Convento de N.ª Senhora de Jesus uma Cadeira de Lingua Arábiga, e nomeia para professor della Frei João de Sousa, Palácio de Queluz, 1795 de 12 de Abril. Biblioteca da Ajuda, 54-X-8, n.º 63.

([91]) Frei José de Santo António Moura (1768, Almodovar – 1840, Lisboa), na altura da nomeação, encontrava-se desde 1790 em Marrocos com a incumbência de aperfeiçoar os seus conhecimentos da língua árabe, também da versão dialectal. Foi sucessor do Frei João de Sousa no cargo de intérprete e oficial da Secretaria de Estado. Nesta qualidade acompanhou já mencionada missão portuguesa a Marrocos em 1797/98 e, mais tarde, três missões à Regência de Argel, designadamente em 1803, 1810 e 1813. Veja: SIDARUS, Adel, «Os Estudos Árabes em Portugal (1772-1962) in *O Islão e Arabismo na Península Ibérica, Actas do XI Congresso da UEAI*, Évora, Universidade de Évora, pp. 42-43; MACHADO, José Pedro, «A Obra de Frei José de Santo António Moura», *Academia Portuguesa da História Anais*, II Série, 1999, vol. 38, pp. 138-168 e KEMNITZ, Eva-Maria von, «Tavira-Um Ponto de Partida Para o Mundo do «Outro». Trajectória do Intérprete Arabista Fr. José de Santo António Moura», *Actas do V Congresso de História de Tavira*, 2004 (no prelo).

([92]) Frei Manuel Rebelo da Silva (1767-1849, Lisboa), um outro discípulo de Fr. João de Sousa. Desempenhou várias missões em Marrocos e em Argel e ainda funções de professor de língua árabe do referido curso, entre 1813 e 1845. Cp. CAETANO PEREIRA, António, «Noticia biografica de Fr. Manoel Rebello da Silva, Sócio Correspondente da Academia Real das Sciencias de Lisboa», in *Actas das Sessões da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Typografia da Mesma Academia, tomo I, 1849, pp. 323-331. Também FIGANIER, J. (1945), pp. 128-129. Um estudo mais recente : SIDARUS, Adel, «Os Estudos Árabes em Portugal (1772-1962) in *O Islão e Arabismo na Península Ibérica, Actas do XI Congresso da UEAI*, Évora, Universidade de Évora, p. 44.

exercido pela referida Secretaria de Estado. Competia-lhe a análise das candidaturas e a subsequente decisão de admissão para o curso. Consoante o regulamento fixado, o professor tinha obrigação de apresentar no fim de cada ano lectivo uma lista de alunos do curso, indicando as aptidões e resultados obtidos por cada aluno assim como uma avaliação da sua eventual capacidade para serem aproveitados em missões no estrangeiro. O mesmo regulamento estabeleceu ainda prémios pecuniários para os melhores alunos. Finalmente, o Decreto de 23 de Outubro de 1816([93]), nomeou o melhor aluno do curso na altura([94]) como próximo professor substituto.

Estamos perante um projecto de escala nacional, protagonizado pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos que tinha como objectivo assegurar quadros qualificados para o seu serviço diplomático visando libertar-se da dependência de mediadores estrangeiros cuja lealdade deixava muito a desejar e, simultaneamente permitiu ao estado exercer um controle mais pleno sobre os seus funcionários. Esta série de decretos traduz claramente o desejo do estado em assegurar a continuidade e qualidade de formação dos seus quadros de intérpretes e docentes no âmbito da língua árabe, viabilizado pelo investimento feito em termos de ordenados de professores([95]) e prémios pecuniários([96]) estabelecidos para distinguir os melhores. Apesar de o rei e o governo se encontrarem no Brasil naquela altura, o interesse dedicado a esta área não esmoreceu. Programáticamente, ainda, estes decretos estabelecem uma ligação directa entre os conhecimentos específicos (língua e conhecimento das realidades locais em termos políticos) e o serviço de estado, espírito que presidiu à organização de estudos árabes também noutros países na mesma época. Neste âmbito, contudo, não foi contemplado o ensino de outras línguas oficiais do espaço islâmico como o turco, correntemente utilizado nas chancelarias do Norte de África.

Após o longo e, para Marrocos próspero, reinado de Muhammad b. 'Abdallah (1757-1790)([97]) em que ocorreu a assinatura do Tratado de Paz e Comércio entre Portugal e Marrocos, o país mergulhou num período de grandes convulsões originado pela luta pelo poder entre vários membros da família do falecido Sultão,

([93]) Emitido no Rio de Janeiro.

([94]) Designadamente, Frei António de Castro (17.. – 18..), também discípulo de Frei João de Sousa. Veja: FIGANIER, J. (1945), p. 129. Sabe-se que em 1805 embarcou para Tânger a fim de aprofundar os seus conhecimentos do árabe. Cp. : FIGANIER, J. (1949), p. 174.

([95]) O decreto de 1813 estabelecia o ordenado de 320 mil reis/ano para o professor proprietário e 100 mil reis/ano para o professor substituto.

([96]) O valor do prémio instituído era de 30 mil reis/ano.

([97]) Na apreciação do enviado português em 1790, caracterizado como um «*carácter pacífico, prudente e religioso e muito bem intencionado, principalmente a respeito de Portugal...*». Veja: *Diário da Segunda Embaixada...*, 1790, ms. 696 A., A.C.L. O seu reinado encontra-se bem caracterizado em: DZIUBINSKI, A. (1977), *passim*.

situação agravada pela seca e a subsequente fome que dilacerou o país. Por sua vez, a Revolução Francesa que despoletou, entre outros, a expedição do Napoleão ao Egipto em 1798([98]), um presságio da mudança radical do relacionamento da França e outros países europeus face ao mundo do Islão, afectou através das guerras napoleónicas toda a Europa, incluindo Portugal. Neste contexto, é de sublinhar a importância das importações de trigo de Marrocos para Portugal([99]) naquele período conturbado, possível graças à consolidação das relações com Marrocos, iniciadas com a assinatura do Tratado em 1774. A perda do Brasil em 1822, obrigou Portugal a redesenhar o âmbito de suas prioridades económicas e, por conseguinte, estratégicas. Com efeito, estas foram deslocadas para a África subsahariana, nomeadamente para os territórios de Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique sendo certo que Portugal conseguiu canalizar os seus esforços nesse sentido apenas depois do fim da guerra civil em 1834 e uma difícil consolidação do regime liberal. Entretanto a ocupação francesa da Argélia, iniciada em 1830 e consumada definitivamente em 1848, alterou, por completo, o equilíbrio de forças no Norte de África. Após o desfecho da batalha de Isly([100]), Marrocos transformou-se num potencial próximo alvo da expansão colonial francesa o que, por sua vez, acentuou ainda mais intromissão de várias potências europeias nos assuntos marroquinos.

Em função dessa mudança de conjuntura a nível nacional e internacional, os interesses directos, nesta zona, de Portugal diminuíram drasticamente, sendo uma das consequências o facto de apoio estatal ao curso de língua árabe([101]) se tornar

---

([98]) Será interessante referir que este acontecimento não passou despercebido em Lisboa. O Frei João de Sousa traduziu a *Proclamação que fez General Bonaparte General do Exército Francez depois do seu Dezembarque em Alexandria* (tradução em português e na cópia em árabe), ms. n.º 923, A.C.L.

([99]) O já referido Frei Manuel Rebelo da Silva, participou nessas negociações por duas vezes, em 1810 e em 1812, de vital importância para o abastecimento do exército português. Veja: Carta de 14 de Janeiro de 1812, A. H. U., Caixa África do Norte, Papeis Avulsos, Tânger, 1812. Existem relatórios escritos pelo mesmo acerca dessas negociações no acervo da A.C.L., ms. 1015 A.

([100]) Batalha de Isly, ocorrida em 1844 entre as tropas francesas e marroquinas, que sofreram uma estrondosa derrota revelando a fraqueza militar do império marroquino. O seu pretexto constituiu o apoio inicialmente concedido pelo Sultão a 'Abdal-Qadir ao chefe dos insurgidos argelinos. Os portos de Tânger e Mogador foram bombardeados pela esquadra francesa. Em resultado Marrocos foi forçado a retirar o seu apoio à Argélia e assinar nesse mesmo ano o Tratado de Tânger.

([101]) Não obstante disso, ainda em Novembro de 1842, a Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra mandou abonar o valor de três meses de soldo a Manoel Nunes Barbosa, para deslocação a Tânger, a fim de se instruir na língua árabe vulgar. Veja: Boletim do Arquivo Histórico Militar, Coimbra, Imprensa da Universidade, vol. IV, 1934, p. 153. Manoel Nunes Barbosa, falecido em 1877, foi aluno da aula de árabe regida por Fr. Manuel Rebelo da Silva. Veja: PEREIRA, António Caetano, «Resumo Historico sobre o Estabelecimento da Cadeira de Língua Árabe em Portugal», in Actas da Real Academia das Sciencias, 1849, n.º VII, p. 359;

menos consistente. Contudo Portugal manteve o consulado, mais tarde legação, em Tânger e, acompanhou a situação em Marrocos e também no Norte de África e protegeu sempre os interesses dos seus súbditos, como adiante se verá.

Em 1859, na sequência do falecimento de Mawlay 'Abderrahman, os quatro filhos do Sultão disputaram o poder, tendo ocorrido motins e distúrbios a ponto de por em risco a segurança de cidadãos estrangeiros. Várias potências europeias enviaram as suas esquadras às águas de Marrocos. O governo português enviou uma divisão naval([102]), comandada por, então, Sua Alteza o Senhor Infante D. Luís([103]), a bordo da corveta Bartolomeu Dias, navio chefe([104]). A divisão naval era constituída pela corveta Estefânia([105]), comandada pelo Capitão-de-fragata João Máximo da Silva Rodovalho e ainda pelo vapor de guerra Argus, do comando do primeiro-tenente José Joaquim de Sousa Neves que se juntou à força portuguesa no Algarve. Bartolomeu Dias, navio-chefe, dispunha de 17 peças de artilharia e 249 homens de guarnição e, Estefânia tinha 21 peças e 329 homens de guarnição. As instruções dadas ao Infante impunham:1) avistar-se com os comandantes das forças estrangeiras em Marrocos e operar de comum acordo; 2) dar abrigo e asilo aos súbditos portugueses e estrangeiros que o solicitassem; 3) observar estreita neutralidade; 4) fazer respeitar a bandeira portuguesa; 5) proteger os nacionais portugueses. A divisão portuguesa surgiu na baía de Tânger no dia 16 de Setembro de 1859. A situação marroquina evoluiu, contudo, de modo pacífico, tendo sido aclamado Mawlay Muhammed, não correndo perigo os estrangeiros. A divisão pode partir assim, cumprida a missão, no dia 20 de Setembro de 1859.

A.H.M, Caixa n.º 888 e, ainda: SIDARUS, A., «Os Estudos Árabes em Portugal (1772-1962)», Actas do XI Congresso da UEAI, op. cit., p. 45. Em 1844 houve uma tentativa de reorganizar o referido curso, que acabou por ser definitivamente extinto em 1869. Veja: KEMNITZ, E-M. von (1987), p. 28.

([102]) COLAÇO, J.D. (1874), «Soberanos Marroquinos...», op. cit.

([103]) Futuro rei de Portugal, D. Luís I e, o único monarca português que foi oficial da Armada. Assentou praça na Armada como guarda-marinha em 1846, com oito anos de idade. Terminou a carreira naval no posto de Capitão mar-e-guerra, sendo comandante da corveta *Bartolomeu Dias* nos anos 1858-1861. Foi ainda fundador do Museu da Marinha em 1863. Veja: ESPARTEIRO, A. M. (1985), vol. 16, pp. 10-11. E ainda: ORTIGÃO NEVES, Rui M. Ramalho, «D. Luís e a Escola do Mar» in *Revista da Armada*, n.º 326, Dezembro de 1999, p. 20.

([104]) ESPARTEIRO, A. M. (1985), vol. 16, pp. 13-14.

([105]) ESPARTEIRO, A. M. (1985), vol. 16, p. 85.



Infante D. Luis

As relações entre os dois países vizinhos permaneceram cordiais e fieis ao espírito do Tratado de Paz e Comércio concluído em 1774. Já em 1861, José Daniel Colaço foi incumbido de entregar o presente que o governo português oferecia ao Sultão em agradecimento pelos cavalos oferecidos ao monarca português. Seguiu a bordo da corveta Sagres, comandada pelo Capitão-tenente Cristiano Augusto da Costa Simas aos 17 de Outubro de 1861([106]), chegando a Tânger no dia 19, e descarregando no dia seguinte 15 volumes que constituíam o presente.

Em 14 de Junho de 1865, numa cerimónia sem igual, o enviado português J. D. Colaço, procedeu à entrega do diploma e das insígnias da Grã Cruz da Ordem da Torre Espada ao Sultão de Marrocos([107]).

Durante o reinado de Mawlay al-Hassan (1873-1894), o último sultão que conseguiu manter, pelo menos, um semblante de independência do país, foram enviadas a Lisboa duas embaixadas, traduzindo o empenho de Marrocos em granjear o reconhecimento e prestígio a nível internacional, apesar das dificuldades. O papel delas era meramente de representação, visto ambas se destinarem a apresentar os cumprimentos por ocasião da subida ao trono, a D. Luís I, em 1878 e, a D. Carlos I, em 1890, respectivamente.

Neste contexto o envolvimento das instituições militares portuguesas limitou-se a um mero papel protocolar através da escolta e paradas militares e, ainda logístico facultando o transporte nos navios da marinha de guerra.

([106]) INNOCENCIO, da Silva F. (1972), t. IV, p. 305; ESPARTEIRO, A. M. (1985), vol. 16, pp. 61 e 80.

([107]) Era a primeira vez na história que um soberano marroquino aceitava uma condecoração estrangeira. Veja-se: Colaço, José Daniel, «Offerecimento da Ordem da Grã Cruz da Torre Espada ao Imperador de Marrocos» Tanger GT. Abrinnes, 1882 e ainda Jornal do Comércio, de 7 e 8 de Setembro de 1868.



Corveta Bartolomeu Dias, 1858-1861



A partida de Tanger da Embaixada Marroquina. Ao fundo é visível o transporte da «Índia»



O embaixador de Marrocos Sidi Tayelo Benhima e a sua comitiva em Lisboa, 1878

No caso da embaixada de 1878, foi providenciado o transporte entre Tânger e Lisboa, a bordo do transporte *Índia* sob comando do Capitão-tenente António Duarte Pedroso([108]) seguindo depois o embaixador e a comitiva de comboio rumo a Berlim. Durante a curta estada em Lisboa, o embaixador Sidi Tayeb Benhima visitou o arsenal, examinando várias peças de artilharia e assistiu a uma parada militar em sua honra em Belém([109]).

Entretanto, em 1880, uma nova agudização da situação em Marrocos e a existência de um conflito latente entre França e a Tunísia levou o governo português a nomear como ministro plenipotenciário por parte do

([108]) ESPARTEIRO, A. M. (1986), vol. 21, p. 9. Capitão-tenente Duarte Pedroso assumiu o comando em 1876, exercendo-o até 1879, altura quando recebeu o comando do transporte África. op. cit., pp. 8 e 11.

([109]) Uma cobertura bastante completa desta visita diplomática foi facultada pela imprensa portuguesa da época. O *Diario Illustrado* nos dias 4, 5, 9, 10, 11, 12, 14 e 15 de Maio de 1878 publicou sucessivamente informações sobre a estada do enviado marroquino e da sua comitiva, incluindo na edição de 12 de Maio uma gravura da «Partida de Tânger da Embaixada Marroquina». Por sua vez, o Ocidente, na edição do 1 de Junho de 1878 publicou uma gravura representando o embaixador e a sua comitiva.

governo português, José Daniel Colaço([110]) para renegociar com o governo marroquino o tratado de paz e comércio a fim de proteger os interesses portugueses. O Ministro seguiu a bordo da corveta couraçada *Vasco da Gama*([111]), comandada por Capitão-de-Fragata Tomás José de Sousa Soares de Andrea([112]) aos 18 de Setembro de 1880, rumo a Tânger.

Este mesmo oficial Tomás José de Sousa Soares de Andrea foi enviado a Tunes em Maio de 1881 para proteger interesses de Portugal aquando da ocupação da regência de Tunes pela França([113]).

Sob o mesmo comando, o mesmo navio regressou a Tânger em 1883 para novamente apoiar os portugueses aquando do conflito entre o governo de Itália e o de Marrocos([114]). Mais tarde, já sob o comando do Capitão de fragata, António Duarte Pedroso([115]) o navio dirigiu-se nova novamente a Marrocos em Outubro de 1888, transportando uma missão incumbida de solucionar a chamada «questão de Larache»([116]), originada por um incidente ocorrido entre os pescadores portugueses e marroquinos naquela localidade.

Em 1890, por ocasião da subida ao trono de D. Carlos, veio a Lisboa a segunda embaixada marroquina, chefiada por Sidi Muhammed b. al-Mudden, a bordo do mesmo transporte *Índia*, desta vez comandado por Capitão-tenente Gusman e Noguera([117]). Devido ao tenso clima que se atravessava na altura em Lisboa decorrente do Ultimatum inglês, esta enviatura não tivera muito impacto([118]).

Como já foi referido, frequentemente o falecimento de um sultão originava actos de insubordinação e tumultos. Assim, por ocasião do falecimento

([110]) José Daniel Colaço (1831,Tânger-1907, Lisboa), diplomata e pintor, na altura desempenhava funções de encarregado de negócios de Portugal em Marrocos, nomeação de 15 de Fevereiro de 1870. Veja: INNOCENCIO, da S.F. (1972), t. IV, p. 304; ESPARTEIRO, A. M. (1986), vol. 29, pp. 9-10.

([111]) Transformada em cruzador em 1903. Compare: ESPARTEIRO, A. M. (1986), op. cit., vol. 29, p. 3.

([112]) Foi comandante do navio de 1876 a 1884. Veja: ESPARTEIRO, A M., op. cit., vol. 29, p. 91.

([113]) ESPARTEIRO, A M., op. cit., vol. 29, pp. 10-11.

([114]) ESPARTEIRO, A. M. (1986), vol. 29, p. 12.

([115]) Desempenhou funções de comando entre 1885-1893. Op. cit., p. 91.

([116]) Aludem a este conflito «Os Documentos Apresentados às Cortes...», *Negociações entre Portugal e o Império de Marrocos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889. Na sequência de demoradas negociações, a missão ficou cumprida em 31 de Outubro 1888, regressando imediatamente o navio a Lisboa. Compare: ESPARTEIRO, A. M. (1986), op. cit., vol. 29, pp. 16-17.

([117]) Capitão-tenente Miguel Guilherme Sanches de Gusman e Noguera detinha o comando do vapor Índia entre 1887 e 1892. Veja: ESPARTEIRO, A. M. (1986), vol. 21, pp. 15, 16 e 20.

([118]) O Diario Illustrado nas suas edições de 16,18 e 20 de Janeiro de 1890 referiu brevemente a visita. Também a Revista Ocidente de 21 de Janeiro de 1890, descreveu sucintamente a cerimónia da apresentação de credenciais a D. Carlos I. Veja ainda: Separata da Revista Ocidente, vol. LXXXII, 1972, pp.166-167. Por sua vez, o Diario do Governo, nº 17, do 31 de Janeiro de 1890 publicou a tradução da mensagem do Sultão e o discurso do Rei de Portugal.

do Sultão Mawlay al-Hassan em 11 de Junho de 1894, várias potências europeias enviaram a Tânger as suas forças navais para observação da situação e para protecção dos seus nacionais. Portugal, em 20 de Julho de 1894 enviou para Tânger a corveta couraçada Vasco da Gama, sob o comando do Capitão de mar-e-guerra Francisco Joaquim Ferreira do Amaral([119]) para assegurar a protecção dos seus cidadãos([120]). Tendo sido reconhecido o novo soberano 'Abd al-Aziz, a corveta efectuou ainda visitas a vários portos, designadamente Larache, Casa Branca, Mazagão, Safim e Mogador, entrando novamente em Tânger em 2 de Agosto de 1894.

A concluir, poderemos dizer que a proximidade geográfica do Norte de África e simultaneamente a facilidade de acesso por mar, contribuíram naturalmente para uma participação privilegiada da marinha nas relações com aquela região. No âmbito estratégico esse papel prendia-se com a defesa de interesses de Portugal e protecção dos súbditos nacionais. Outros aspectos da actuação da marinha tinham naturalmente carácter logístico e, em grande parte, protocolar. Em termos económicos o transporte efectuado em navios portugueses era vital. O que, contudo, é singular e merece ser realçado neste contexto é a participação, quase exclusiva, de oficiais dos quadros superiores da Armada e de um do Exército, como enviados especiais de Portugal nas negociações com Marrocos e com as regências de Argel, Tripoli e Tunis na época do Antigo Regime. Este envolvimento particular dos militares na diplomacia tinha a ver com condições de risco e insegurança, e por vezes mesmo de beligerância em que essas missões ocorreram e, por isso, exigiam qualidades de coragem, firmeza, liderança, disciplina e *endurance* que só estes podiam assegurar. Não de somenos importância eram os seus conhecimentos técnicos e militares, coadjuvados pela sua larga experiência nas relações internacionais.

([119]) Comandou a corveta couraçada *Vasco da Gama* entre 1893-1895 e 1895-1996. *op.cit.* ,p.91.
([120]) ESPARTEIRO, A. M. (1986), vol. 29, p. 18.

BIBLIOGRAFIA:

Fontes manuscritas:

SOUSA, Frei João de, «Relação da jornada, que à cidade de Marrocos fez Joze Rollen Wandek...», (1774), ms. n.º 989 A, da A.C.L.
Idem, «Diario da Primeira Embaixada que da corte de Marrocos se enviou para esta de Lisboa...», (1774), ms. n.º 696 A da A.C.L.
Idem, «Da segunda embaixada, que El Rei de Marrocos mandou a esta Corte de Lisboa no anno de 1777», ms. n.º 696 A da A.C.L.
Idem, «Diario da Terceira Embaixada que da Corte de Marrocos se fez para esta de Lisboa no anno de 1780», ms. n.º 696 A da A.C.L.
Idem, «Diario da Segunda Embaixada que da Corte de Lisboa se mandou a de Marrocos no anno de 1790...», ms. n.º 696 A. da A.C.L.
Relação da viagem que eu, Fr. José de S. Antonio Moura, fiz a Argel, em Maio de 1810, ms. n.º 1239 A da A.C.L. (no acervo da Academia existe um outro exemplar do mesmo relato ms. n.º 1537 A.)
Relação da Viagem que Fr. Joze de Sto Antonio Moura fez a Argel em Maio de 1810, para servir de Interprete a James Scharnichia, capitam de Mar e Guerra, e Enviado de Portugal, conferenciar sobre a paz e resgate dos captivos e resultado das mesmas, A.H.U., Caixa n.º 395.

Monografias e estudos:

BARBOUR, Neville (1965), *Morocco*. London, Thames & Hudson.
CASTRO BRANDÃO, Fernando (1971), «Subsídios para a História Diplomática Portuguesa. O Tratado Luso-Marroquino de 1774» in *Studia*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, pp. 303-370.
Idem, (1985), *Portugal e as Regências de Argel, Tunes e Tripoli: subsídios para a História Diplomática Portuguesa*, Porto, Secretaria de Estado da Emigração.
Idem, (2002), *História Diplomática de Portugal. Uma Cronologia. Lisboa*, Livros Horizonte.
Colaço, José Daniel, «Offerecimento da Grã Cruz da Torre Espada ao Imperador de Marrocos» in Viagem de Sua Magestade el-Rei o Senhor D. Fernando a Marrocos Tanger, GT. Abrinnes 1882.
DZIUBINSKI, Andrzej (1977), *Miedzy mieczem, glodem i dzuma – Maroko w latach 1727-1830*, Warszawa, PWN.
ESAGUY, José de (1937), *Cartas do Diplomata Jorge Pedro Colaço*, Tânger, Les Editions Internationales.
ESPARTEIRO, António Marques (1976), *Três Séculos no Mar (1640-1910), Naus e Navetas*, vol. 7.
Idem (1980), *Três Séculos no Mar (1640-1910), Fragatas*, vol. 11.
Idem (1985), *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Corvetas, vol. 16
Idem (1986), *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Bergantins e Briques, vol. 19.
Idem (1986), *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Transportes, vol. 21.
Idem (1986), *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Cruzadores, vol. 29.
FIGANIER, Joaquim (1949), Frei João de Sousa Mestre e Intérprete da Língua Arábica, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
INNOCENCIO, Francisco da Silva (1972), *Diccionario Bibliographico Portuguez*, Lisboa, Imprensa Nacional, 2.ª ed.
LOURIDO DIAZ, Ramon (1989), *Marruecos y el Mundo Exterior en la Segunda Mitad del Siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Cooperación con el Mundo Arabe.
MARTINEZ, Pedro Soares (1986), *História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Verbo.
OLIVEIRA MARTINS, F. A. (1937), *Portugal e Marrocos no Século XVIII*, Lisboa, Livraria Editora.
SELVAGEM, Carlos (1999), *Portugal Militar. Compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional–Casa da Moeda, 3.ª reedição.
VALENSI, Lucette (1969), *Le Maghreb avant la Prise d'Alger (1780-1830)*, Paris, Flammarion.

ACADEMIA DE MARINHA

ANTÓNIO PUSICH,
CHEFE DE ESQUADRA DA ARMADA REAL
E GOVERNADOR DE CABO VERDE

EDUARDO ARANTES E OLIVEIRA

LISBOA – 2004
XV



ANTÓNIO PUSICH
Chefe da Esquadra da Armada Real e Governador de Cabo Verde

ANTÓNIO PUSICH, CHEFE DE ESQUADRA DA ARMADA REAL E GOVERNADOR DE CABO VERDE

Comunicação apresentada na Academia de Marinha, em 21 de Outubro de 2004, pelo Prof. Engenheiro Eduardo Romano de Arantes e Oliveira.

1– ORIGENS E FUNDAÇÃO DA REPÚBLICA DE RAGUSA([1])

A antiga Ragusa, actual Dubrovnik (na Dalmácia), teve a sua origem numa povoação de origem ilírica. Os gregos, que parece terem chegado no século IV AC, deram a essa povoação o nome de Epidauro. Mas esta *Epidauro* da Ilíria nada teve a ver com a famosa Epidauro da Argólida, no norte do Peloponeso, onde se situava o santuário de Esculápio.

A fundação de Ragusa deve-se a que, em 614 D.C, tendo Epidauro sido ocupada e arrasada pelos ávaros, que assolaram o Império Bizantino, a sua população se retirou para a Ilha de *Rausium*, ou *Ragusium*, situada cerca de 30 quilómetros a noroeste. No lugar da antiga Epidauro, vieram construir os ragusinos uma cidade bem mais pequena que Ragusa, baptizada com o nome de *Ragusa-vecchia*, hoje *Cavtat*, que tem interesse para a presente comunicação. Dela era efectivamente originária a família de António Pusich.

Foi nesse mesmo século que, chamados pelos bizantinos que neles se apoiaram para se livrarem dos ávaros, os eslavos apareceram na região.

Dependente de Bizâncio, Ragusa desenvolveu-se rapidamente como porto comercial. Em 972 adoptou S. Braz como patrono, à semelhança de Veneza que optara por S. Marcos. Após o Grande Cisma de 1054, e apesar de depender de Bizâncio, manteve-se ligada ao Papa.

A suserania bizantina sobre Ragusa só cessaria em 1204, quando da ocupação de Bizâncio pelos cruzados e a consequente instauração do Império Latino de Constantinopla. É sabido que, embora restaurado em 1261, o Império Bizantino nunca mais voltou ao seu passado esplendor.

O enfraquecimento de Bizâncio deixou na região um vazio político que Veneza se apressou a preencher, passando a constituir uma permanente ameaça para a autonomia de Ragusa. A cidade dos doges obrigou nomeadamente Ragusa a assinar tratados que limitaram fortemente a sua autonomia, reservando-se nomeadamente o direito de nomear um governador com o título de duque.

([1]) Dados retirados de *Chronology of Dubrovnik*, preparada por Josip Lucic para publicação na Internet.

Só em 1358, Luís I, o Grande, Rei da Hungria e da Croácia(2), forçou Veneza a retirar-se da costa oriental do Adriático. Reconhecendo como soberana a República de Ragusa, concedeu-lhe por tratado um estatuto de protecção.

Mas, em 1526, tendo o Reino Húngaro sido praticamente aniquilado pelos turcos na Batalha de Mohács, a sua protecção foi substituída pela do sultão otomano, mediante o pagamento de um tributo anual.

Prudentemente, Ragusa procurara, ainda no século XV, o apoio da Coroa de Aragão. E, uma vez unidos Aragão e Castela, o recém-constituído Reino de Espanha confirmou em 1507 os privilégios comerciais de Ragusa no reino de Nápoles, autorizando a navegação e comércio dos ragusinos no Mediterrâneo Central e Ocidental.

A autonomia de Ragusa fundava-se assim na fidelidade ao Papa e num miraculoso equilíbrio de interesses económicos e políticos entre duas potências antagónicas: a Turquia e a Espanha.

2 – PODER E SOCIEDADE NA REPÚBLICA DE RAGUSA(3)

O ano de 1358, em que a protecção da Hungria afastou a ameaça de Veneza, pode considerar-se o do reconhecimento internacional da República de Ragusa. O Duque de Ragusa deixou de ser nomeado pelos venezianos, e passou a ser eleito, mensalmente (o que mostra que não era mais do que um símbolo do poder), com o título de «reitor» Ragusa tornou-se pois uma «república aristocrática».

A base do Governo era o «patriciado», um conjunto de famílias que elegiam o Reitor de entre os seus pares e detinham colectivamente o poder político. Constituíam uma classe a cujos membros era atribuída a designação oficial de «nobres de Ragusa». O patriciado de Ragusa regia-se por princípios rígidos, nomeadamente os da igualdade entre todos os seus membros, da sucessão exclusivamente por varonia, e da rotatividade no exercício de cargos públicos.

O «Grande Conselho», órgão supremo da República, era constituído pelos varões patrícios de idade superior a 20 anos (desceu para 18, a partir de 1348). Era do seu seio que eram eleitos os membros de todos os órgãos de governo, nomeadamente os que compunham o «Senado» e o «Pequeno Conselho». Qualquer nobre que casasse fora da sua classe perdia os direitos a esta inerentes.

O Senado, verdadeiro «conselho de anciãos», era constituído por 45 membros eleitos de entre os do Grande Conselho com idade superior a 45 anos,

---

(2) Veja-se Perich, Ivo, *A History of the Croats*, Zagreb. Center of Technology Transfer, 1998. As duas coroas tinham-se unido em 1102.

(3) Informações obtidas do Doutor Nenad Vekarich, director do Instituto de Ciências Históricas da Academia das Ciências e das Artes da Croácia, em Dubrovnik, através de comunicação privada.

por outros que o eram por inerência – como o Reitor e os membros do Pequeno Conselho –, e por juízes eleitos. O Pequeno Conselho, órgão executivo, compunha-se de 7 membros, também eleitos de entre os do Grande Conselho.

Em 1332, o Grande Conselho decidiu que a classe dos patrícios seria fechada (*serrata*), no sentido de que a ascensão de novas famílias ao patriciado exigiria uma decisão por unanimidade. A admissão de novos membros tornou-se assim de tal modo difícil que só viria a verificar-se no período de crise que a República atravessou entre 1666 e 1678. Foram então cooptadas 15 novas famílias nobres.

O sistema da cooptação por unanimidade, impedia a integração no patriciado dos chamados «cidadãos» (*citadini*), entre os quais se salientavam os comerciantes marítimos e armadores, dos quais dependia em grande parte a prosperidade da República. A rigidez que tal sistema introduziu na sociedade ragusina contribuiria mais tarde, grandemente, para a sua própria destruição.

No século XV, os «cidadãos» mais ricos e poderosos tentaram prestigiar-se associando-se em «Fraternidades», como as de Santo António e de S. Lázaro. Por outro lado, por volta da segunda metade do mesmo século, cidadãos de Ragusa, que, não só tinham enriquecido como prestado grandes serviços à República em posições como as de cônsules, armadores e grandes negociantes, foram galardoados com títulos militares honoríficos, como o de «capitão». Mas a nobilitação estava absolutamente fora de questão.

As duas únicas dioceses da República eram a de Ragusa propriamente dita, que constituía uma arquidiocese, e a de Ston, que assim era conhecida por «cidade episcopal de Ston».

Foi na cidade episcopal de Ston que a República criou um sistema de patriciado mais aberto. Mas o título de «nobre de Ston» só de facto era dado para prestigiar cidadãos da República nas relações internacionais desta com outros estados. O seu reconhecimento não tinha internamente quaisquer efeitos políticos ou sociais. Por outras palavras, a «nobreza de Ston» não era considerada em Ragusa uma verdadeira nobreza. E é significativo que, sob o domínio austríaco, nunca tivesse sido reconhecida pela Comissão de Heráldica da Dalmácia, à qual competia dar parecer sobre os títulos de nobreza dalmatas a confirmar pelo Imperador austríaco.

De qualquer modo, o patriciado de Ragusa era o modelo que inspirava os *citadini*, os quais procuravam viver, como se dizia no Portugal antigo, «à lei da nobreza», o que implicava nomeadamente, tanto em Ragusa como em Portugal, a rejeição das actividades ditas «mecânicas». O que existia em Portugal, e não existia em Ragusa, era um monarca com o poder de fazer nobreza e conferir títulos nobiliárquicos sempre que o entendesse por conveniente e justo.

Resta acrescentar que, no que se refere à organização familiar, a sociedade de Ragusa seguia, quer a nível dos «nobres», quer dos «cidadãos», um modelo

patriarcal. De acordo com tal modelo, os filhos usavam exclusivamente o apelido do pai. As mulheres não usavam apelido, limitando-se a ser conhecidas pelo nome de baptismo, a que se acrescentava a indicação da identidade do pai, ou, depois de casadas, da do marido. Por outro lado, o apelido de uma família só se transmitia por varonia, considerando-se a família extinta quando não havia varões susceptíveis de o herdar.

A extinção das famílias nobres resultante deste sistema constituiu nos últimos anos da República um seriíssimo problema, já que, não cessando de diminuir o número de nobres, deixou de os haver em número suficiente para formarem o Senado.

3 – APOGEU E QUEDA DA REPÚBLICA DE RAGUSA(4)

O século XVI foi a idade de ouro da República.

Por volta de 1580, a marinha mercante, tripulada por 5 mil marinheiros – numa população total de cerca de 50 mil habitantes – contava, não só com um grande número de pequenos navios que serviam o comércio marítimo no Adriático, mas também com 170 a 200 grandes navios, entre os quais cerca de 130 galeões e 30 naus(5) que navegavam, tanto no Mediterrâneo como nos mares do Norte da Europa, e, fora desta, para a América espanhola e até para Goa. A República mantinha, por outro lado, uma rede de consulados que se estendia a 50 cidades mediterrânicas.

Sempre aliada da Espanha, a marinha de guerra ragusina, não só tomou parte no ataque de Carlos V a Tunes, como participou na «Invencível Armada». Porém, em Lepanto, a armada de Ragusa esteve presente, mas ao largo, já que a República, invocando as relações especiais que mantinha com a Sublime Porta, se absteve de intervir.

De uma maneira geral, Ragusa procurava manter-se neutra nos conflitos europeus, o que contribuía eficazmente para a sua riqueza. Exercia, por outro lado, um papel de elo de ligação entre o Ocidente e os turcos, o que ia ao encontro do desejo das duas partes de disporem de um intermediário em que pudessem confiar.

A prosperidade material, bem como as condições de segurança, liberdade e tolerância tão inteligentemente criadas, tornaram possível um admirável

(4) Dados retirados da obra Croácia / Portugal da autoria do Prof. Nikica Talan, Biblioteka Relations ed., Zagreb, 1996.

(5) Dados retirados de Chronology of Dubrovnik, preparada pelo historiador croata Josip Lucic para publicação na Internet.

florescimento das artes e ciências. Na literatura, o maior poeta de Ragusa foi Ivan Gundulich (1589-1638), autor do grande poema épico *Osman*. Pela primeira vez, uma língua eslava do Sul foi introduzida na literatura, e a Cidade, requintadamente civilizada e culta, tornou-se conhecida como a «Atenas eslava do Sul».

Nas ciências, o nome mais conhecido é o de Rogério Boskovich (1711-1787), jesuíta, que se notabilizou na mecânica, na astronomia e na geodesia. Tendo sido um dos sábios a quem o Papa pediu parecer sobre o reforço do zimbório da Basílica de S. Pedro de Roma, o relatório que assinou representa uns dos primeiros exemplos da aplicação da nova ciência da mecânica, até então só verdadeiramente aplicada na astronomia, aos domínios da construção. Boskovich pode pois considerar-se um dos fundadores da engenharia moderna.

Uma das glórias da República foi ter acolhido judeus espanhóis e portugueses. Entre os últimos contam-se duas grandes figuras, respectivamente da poesia e da medicina: Diogo Pires e João Rodrigues, este mais conhecido por *Amato Lusitano*.

Os descobrimentos portugueses, que tanto prejudicaram o comércio de Veneza, foram desastrosos também para Ragusa. O século XVII foi pois uma época de decadência, a que não faltou sequer uma catástrofe natural: o grande terramoto de 1667. Tal como aconteceria a Lisboa em 1755, a Cidade nunca recuperou o seu passado esplendor. Crê-se que morreram cerca de três quartos dos habitantes. E foi então que o «Grande Conselho» se viu forçado a abrir as portas a quinze novas famílias patrícias.

Feitas as pazes com Veneza em 1754, a República pôde voltar a dispor, nos fins do século XVIII, de 163 navios totalizando mais de 40 mil toneladas, o que representava, tanto em número como em tonelagem total, cerca de metade da marinha mercante portuguesa da época. O número de consulados abertos no estrangeiro chegou a 80, neste número se incluindo, a partir de 1758, o Consulado Geral em Lisboa que tinha jurisdição sobre todo o território português.

A queda da República foi uma consequência das guerras napoleónicas.

Como é sabido, Bonaparte, já imperador dos franceses, coroou-se a si mesmo rei de Itália em 1805. Ao chamado reino da Itália anexou Veneza, bem como a Dalmácia e a Ístria. Ora, em 1806, os franceses entraram em Ragusa, impondo à República um enorme tributo de guerra. Por outro lado, o «Bloqueio Continental», decretado em Novembro desse ano, teve consequências catastróficas sobre o comércio marítimo ragusino. Completamente arruinada, a República foi extinta por decreto em 1808, e o seu território incorporado num dos 7 departamentos franceses que constituíam o que Napoleão denominou as «províncias ilíricas». O Marechal Marmont foi nomeado Duque de Ragusa.

Mas o domínio francês pouco durou. Em 1813/1814, os ingleses ocuparam Ragusa-vecchia e algumas das ilhas ragusinas, e, em 1814, o exér-

cito austríaco marchou sobre a própria Cidade de Ragusa. O Congresso de Viena, para o qual a República não foi convocada, deliberou que o Reino da Dalmácia seria anexado à Áustria, como parte da então chamada Província da Hungria, e que nele seria integrada a antiga República com todos os seus territórios. Ragusa passou a ser conhecida internacionalmente pelo seu nome eslavo de Dubrovnik.

4 – FAMÍLIAS DE RAGUSA-VECCHIA(6)

A já mencionada cidade de Cavtat, designação eslava de Ragusa-vecchia, é a capital e único porto do Konavle, um fértil planalto que constitui o extremo sudeste da Croácia e que constituiu a última aquisição territorial da República.

Cavtat é uma cidade minúscula: o censo de 1991, atribuiu-lhe cerca de 2 mil e 500 habitantes. No século XV, não tinha mais do que 400. Durante os séculos XVII e XVIII cresceu, transformando-se num importante centro de comércio marítimo no qual se radicou, juntamente com suas famílias, um forte núcleo de comerciantes marítimos e armadores. Os navios de Cavtat cruzavam então todo o Mediterrâneo e ultrapassavam largamente o estreito de Gibraltar.

Algumas das mais importantes famílias de Cavtat tinham casa também em Dubrovnik, a capital, à qual, então como hoje, era fácil chegar por via marítima. Hoje, Cavtat é essencialmente uma estância de turismo satélite de Dubrovnik.

Alguns ragusinos vieram para Lisboa por alturas da queda da República. Todos foram baptizados na única paróquia de Cavtat, a de S. Nicolau *Speridione*, ou S. Nicolau *Epidaurensis*.

As razões que levaram à emigração esses filhos das famílias mais importantes de Cavtat parecem ter sido sobretudo de ordem económica. Os anos que antecederam imediatamente a queda da República foram efectivamente de profunda crise, o que levou a que procurassem fortuna fora dela jovens que, pertencendo ao círculo dos comerciantes marítimos e armadores, estavam bem preparados para as coisas do mar e do comércio. Cavtat, e mesmo Dubrovnik, não ofereciam já perspectivas de futuro, sobretudo para os filhos segundos.

Era a este círculo que pertencia a Família Pusich.

---

(6) Informações obtidas do Doutor Nenad Vekarich, através de uma comunicação privada.

5 – ANTÓNIO PUSICH E A SUA VINDA PARA PORTUGAL

António Pusich, filho de Jerónimo Pusich e de Maria Bratich, foi baptizado na Cidade de Ragusa, freguesia de Santa Maria, em 1760(7). Faleceu em Lisboa em 1838.

Para tratar da sua vida, baseei-me, sobretudo, na «Biografia»(8) que sobre ele escreveu sua filha, D. Antónia Gertrudes Pusich, cujo perfil mais adiante traçarei. Desta «Biografia» existe um exemplar na Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa.

Foi-me também muito útil a *Introdução* de um artigo do Prof. Orlando Ribeiro intitulado «As Ilhas de Cabo Verde no Princípio do Século XIX» , publicado na Revista «Garcia de Orta», e inspirado numa Memória de Sena Barcelos, «Subsídios para a História de Cabo Verde», apresentada em 1905 à Academia Real das Ciências.

Permitir-me-ei chamar a atenção para algumas inexactidões da «Biografia», de que pude aperceber-me através, não só das fontes portuguesas a que recorri, como dos contactos que mantenho com o *Instituto para as Ciências Históricas*, de Dubrovnik, uma dependência da Academia das Ciências e das Artes, da Croácia.

Uma primeira inexactidão diz respeito ao apelido da mãe do biografado, que Antónia Gertrudes Pusich diz ser Brankovich, e não Bratich, afirmando que descendia de um príncipe sérvio, Eugénio Brankovich, que no século XV se refugiou em Ragusa. Outra inexactidão parece ser essa origem principesca, que em Dubrovnik se desconhece em absoluto.

Segundo a «Biografia», António Pusich estudou em Itália, onde adquiriu profundos conhecimentos de história, matemática, filosofia, teologia e medicina, aplicou-se muito ao comércio e à agricultura, e tornou-se um extraordinário poliglota. De facto, escrevia o português com elegância, e deixou trabalhos escritos na nossa língua que lhe franquearam as portas da Academia das Ciências de Lisboa.

Tendo-lhe falecido o pai, António Pusich tornou-se possuidor de consideráveis meios de fortuna que incluíam uma frota mercante. Viajou então por toda a Europa, bem como pela Turquia e outras terras islâmicas.

Em Itália, estreitou laços de amizade com D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Linhares, por essa altura embaixador em Turim. Convenceu-o este a visitar Portugal e deu-lhe cartas de recomendação para várias pessoas influentes, nomeadamente para o Secretário de Estado da Marinha, Martinho de Mello e Castro, que o apresentou a Dona Maria I.

(7) Informação obtida do Doutor Nenad Vekarich, através de uma comunicação privada.

(8) Foram publicados num mesmo volume: «*Biographia de António Pusich, contendo 18 documentos de relevantes serviços prestados a Portugal por este ilustre varão*» e «Resumo da História da República de Ragusa e sua antiga Literatura», por D. Antónia Pusich, Lallemant Frères Typ., R. do Tesouro Velho, 6, Lisboa, 1872.

A Rainha, excelentemente impressionada, pediu a Pusich que tratasse de vários assuntos relacionados com a construção da Basílica da Estrela. Foi ele quem trouxe para Lisboa a imagem de Santa Teresa de Jesus, bem como o corpo incorrupto de Santo Exupério, mártir, que me lembro de ter visto, há muitos anos, na referida Basílica.

Entretanto, Martinho de Melo e Castro fazia todo o possível para persuadir Pusich a ingressar, como oficial, na Armada Real. Segundo Dª. Antónia, «era aquela a época luminosa em que o Tejo viu nas suas águas de oiro a mais luzida armada!... essa que fez respeitar a nossa bandeira, e nem deixava espaço a estranhas esquadras». É sabido que Portugal contava então com uma importante marinha de guerra, o que obrigava a recorrer ao recrutamento de oficiais estrangeiros.

A 1/II/1791, aceitou ser nomeado 2.º tenente(9). E assim iniciou, na Armada Real, uma brilhante carreira. Segundo D. Antónia Gertrudes, obteve, a 1 de Abril do mesmo ano, autorização para ir a Ragusa despedir-se da Mãe, a quem confiou a administração de sua casa e entregou um precioso anel com que a Rainha de Portugal quis presenteá-la.

Apresentou-se ao serviço a 22/II/1792. A 11/VI/1792, embarcou na fragata S. Rafael/Princesa do Brasil, sob o comando do Marquês das Minas. O navio deixou o Tejo para cruzar o Estreito de Gibraltar e voltou a Lisboa a 9 de Novembro.

A 6/II/1793, foi-lhe concedido o foro de escudeiro fidalgo da Casa Real com 450 reis de moradia por mês, logo acrescentado a cavaleiro fidalgo, com mais 300 reis de moradia. Nos livros da mordomia da Casa Real, Pusich é indicado como natural da «Cidade Episcopal Stagnense», ou seja, da «Cidade Episcopal de Ston», sem qualquer referência a Cavtat, berço da sua Família, ou à Cidade de Ragusa, onde fora baptizado.

A «Biografia» reproduz, em anexo, um alvará datado de 10/VII/1791 que atribui a António Pusich a qualidade de «nobre de Ston». É possível que a naturalidade stagnense tenha sido atribuída a António Pusich pela mordomia da Casa Real por ele se ter apresentado como patrício de Ston, e exibido o respectivo alvará. Apesar de a nobreza de Ston não ser considerada em Ragusa uma verdadeira nobreza, esse documento deve ter impressionado a corte portuguesa, naturalmente pouco informada sobre as subtilezas nobiliárquicas de um Estado constitucionalmente tão diferente do «Reino lusitano».

Foi promovido a 1.º tenente a 16/XII/1793, a capitão-tenente a 5/VII/1797, a capitão-de-fragata graduado em 18/III/1801, a capitão-de-fragata propriamente dito em 17/XII/1806, e a capitão de mar-e-guerra em 13/V/1808. «por promoção que S. A. R. fez quando passou à América»(10).

---

(9) Pode ler-se, na página 18 do Livro Mestre n.º 377 do Arquivo Central da Marinha, que já antes navegava num navio de comércio português «em que tinha parte».

(10) Ver na mesma fonte.

6 – O CASAMENTO PORTUGUÊS DE ANTÓNIO PUSICH

Revelam os livros paroquiais, conservados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo/ANTT([11]), da freguesia de Belas, concelho de Lisboa, que, a 26/VIII/1797 (e não em 1795, como indica a «Biografia»), António Pusich casou, na Ermida de Nossa Senhora de Ponte Pedrinha, freguesia de Belas, com D. Ana Maria Isabel Nunes, filha do capitão Manuel Nunes e de D. Gertrudes Rosa da Costa. As testemunhas foram dois grandes do Reino, o Marquês de Marialva (D. Diogo) e o Marquês de Pombal (D. Henrique), o que prova a alta consideração em que era tidos, tanto o noivo, como a família da noiva.

Os pais de D. Ana Isabel Nunes tinham casado 27 anos antes, a 30/VII/1770, na Real Capela da Quinta de Queluz, construída em 1752 como primeiro edifício do Palácio Real do mesmo nome. O pai, que esteve ao serviço da Casa do Infantado na pessoa de D. Pedro III, desde os tempos em que este era ainda infante de Portugal, teve 7 filhos, todos baptizados na mesma Capela, e todos apadrinhados por membros da família real, que para o efeito se fizeram representar por alguns dos maiores fidalgos do Reino. D. Ana Isabel foi ela própria aí baptizada a 15/IV/1776, tendo por padrinho o próprio D. Pedro.

A carreira de Manuel Nunes pode ser seguida pelos assentos de baptismo de seus filhos. Passou para o serviço da Casa Real quando D. Pedro se tornou Rei consorte, e para o do Príncipe D. João quando este foi reconhecido como Príncipe Regente. O primeiro documento conhecido em que lhe é dado o tratamento de capitão é o assento de baptismo do filho José, ocorrido em 1782.

Era certamente muito estimado por toda a família real, e gozava de influência na Corte. O ambiente desta e os contactos de respeitosa amizade mantidos com os Grandes, e com os detentores dos mais altos cargos, forneceram, por outro lado, ao capitão e a sua família, modelos do comportamento de uma sociedade à qual presidia, enquanto reinaram D. Maria I e seu marido, um régio casal excepcionalmente virtuoso.

O facto de António Pusich ter sido baptizado noutra diocese exigiu um processo matrimonial prévio ao casamento, cujo sumário, datado de 14/VII/1797, está arquivado na Torre do Tombo. Este sumário confirma que António Pusich chegara a Lisboa 6 anos antes e que aqui se desobrigara já na Quaresma de 1792. Embora na altura em que o processo correu habitasse em Ponte Pedrinha, não dispusera até então de residência permanente em terra. Passava grande parte do seu tempo a navegar ao serviço de Sua Majestade Fidelíssima. Em geral, guardava a costa. Outras vezes cruzava os mares. Afirmou ter saído tantas vezes do Tejo que não tinha já memória de quantas tinha passado a barra.

([11]) Todos os assentos paroquiais mencionados nesta comunicação encontram-se, salvo indicação em contrário, nos livros paroquiais da freguesia de Belas, conservados no ANTT. Lembra-se que o Palácio de Queluz se encontra sedeado na freguesia de Belas.

Foram testemunhas no processo os capitães ragusinos Baltazar Barich e Pedro Djivovich, que viviam a bordo dos respectivos navios. Ambos declararam ter nascido na mesma terra que o noivo e navegado ao longo das mesmas rotas, especialmente entre Portugal e Gibraltar, com ele se encontrando muitas vezes, não só ao longo dessas rotas, como no alto mar. O processo conclui que o noivo era, na República de Ragusa, «um homem de alta nobreza, incapaz de enganar, e que as próprias testemunhas eram pessoas de boa fé».

A verdade é que os Pusich não pertenciam ao rígido patriciado de Ragusa. Mas também é verdade que em Portugal o conceito de nobreza sempre foi equívoco: chamavam-se correntemente nobres aqueles que viviam à «lei da nobreza». Pode pois dizer-se em abono das testemunhas que, ao atestarem a nobreza de António Pusich, não pretendiam afirmar que ele era tecnicamente um dos «nobres de Ragusa» – que, em Portugal, só seriam comparáveis, até certo ponto, aos «grandes do Reino» –, mas que os membros da sua família viviam rigorosamente a lei da nobreza», com um estatuto correspondente, no Portugal antigo, ao da «principalidade».

Não admira pois que António Pusich frequentasse o Palácio de Queluz, e que aí, como afirmou a sua filha e biógrafa, tivesse conhecido D. Ana Isabel Nunes, com quem casou.

D. Antónia parece ter sido menos exacta nas afirmações relativas ao capitão Manuel Nunes. Segundo ela, este fora feito pela Rainha cavaleiro das Ordens de Cristo e Santiago, o que não consta dos livros das respectivas chancelarias, bem como capitão-mor de Sintra e Ericeira, o que não pode ter acontecido porque seria então tratado por capitão-mor, e não simplesmente por capitão. Estes e outros erros podem explicar-se pelo facto de D. Antónia ter conhecimento dos factos por tradição familiar, não tendo podido consultar arquivos hoje abertos ao público, mas que, na altura, eram dificilmente acessíveis. Mais crível parece ser a informação de que Manuel Nunes fez parte da delegação portuguesa que foi a Espanha buscar a Infanta D. Carlota Joaquina quando do casamento desta com o Príncipe do Brasil, D. João, o futuro D. João VI.

7 – ANTÓNIO PUSICH, INTENDENTE DE MARINHA EM CABO VERDE

A 18/III/1801, no mesmo dia em que o promoveram a capitão-de-fragata graduado, António Pusich foi nomeado Intendente de Marinha das Ilhas de Cabo Verde, com atribuições que o tornavam praticamente independente do governador. E, nesse mesmo ano, foi-lhe imposto solenemente, na Sé de Cabo Verde, o hábito de Cristo.

Único Intendente de Marinha que alguma vez teve Cabo Verde, aí exerceu brilhantemente essas funções. Foi residir para a Ilha de S. Nicolau, que considerava excepcionalmente salubre. Aí nasceu D. Antónia Gertrudes.

A estadia no Arquipélago salvou-o de estar em Lisboa em Novembro de 1807, durante os dramáticos dias da saída da Corte para o Brasil e da chegada de Junot a Lisboa para iniciar a sua curta e malfadada ocupação de Portugal.

Entre 1803 e 1808, aproveitando a sua estadia em Cabo Verde, escreveu duas notáveis memórias relativas ao Arquipélago, «Memórias Físico-Políticas» e «Descrição Hidrográfica», que ofereceu à Real Academia das Ciências.

Algum tempo depois da queda da República, chegou de Ragusa Nicolau Pusich, seu irmão. Este começou por ser capitão de um bergantim da família Pusich que fazia viagens entre Cabo Verde, Açores, Canárias, Madeira e Lisboa. Acabou por casar a 1/XI/1813, na freguesia da Madalena, com D. Gertrudes Maria Ferrão, e estabelecer-se em Lisboa.

Observa D. Antónia que, tendo emigrado para Portugal muitos outros ragusinos, alguns foram ter com seu Pai, tanto a Cabo Verde como, mais tarde, ao Brasil. Destes, houve vários que foram acolhidos, e até hospedados, em sua casa, e empregados sob a sua valiosa protecção.

Segundo a «Biografia», a comissão como Intendente de Marinha chegou ao seu termo em 1811. António Pusich voltou então a Lisboa, e seguiu mais tarde para a Corte, então sediada no Rio de Janeiro.

8 – ESTADIA NO RIO DE JANEIRO

A «Biografia» regista que, no Rio de Janeiro, António Pusich foi recebido pelo Príncipe Regente «com a bondade e distinções com que sempre o honrou», mas é omissa relativamente ao que sucedeu durante o período da sua vida que decorreu entre 1811 e 1817.

No Livro Mestre n.º 377 do Arquivo Central de Marinha, em Lisboa, pode ler-se, na página 18, relativa a António Pusich, o seguinte:

> «Abolindo-se por inútil([12]) o lugar de Intendente da Marinha das Ilhas de Cabo Verde, foi mandado recolher à Corte do Rio de Janeiro, por aviso do Sereníssimo Senhor Infante D. Pedro Carlos([13]), Almirante General, em data de 27 de Fevereiro de 1809. Em 3 de Setembro de 1810 se apresentou na Capital de Lisboa a fazer entrega de todos os papeis que tinha a seu cargo na Real Junta da Fazenda da Marinha, e depois regressou à sobredita Corte».

([12]) Adivinham-se as intrigas do Governador de Cabo Verde, que não podia ver com bons olhos o Intendente da Marinha.

([13]) Infante espanhol, irmão de D. Carlota Joaquina, que acompanhara a Corte portuguesa quando da transferência desta para o Brasil.

António Pusich veio pois a Lisboa em 1810, e não em 1811 como indica a «Biografia».

Voltou ao Rio de Janeiro alguns meses depois. Segundo a «Biografia», entrou na Baía de Guanabara a 11/VI/1811. O facto de D. Antónia Gertrudes mencionar uma irmãzinha, chamada Ana, nascida a bordo do navio que conduzia a família ao Rio de Janeiro, e falecida em 1812, prova que a família o acompanhou a Lisboa, e de Lisboa ao Rio de Janeiro.

A Biografia não descreve porém o que se passou no Brasil entre 1811 e 1817, ano em que foi promovido a Chefe de Divisão (28/VII/1817). Segundo Orlando Ribeiro, fixou residência no Rio, aí desempenhando as funções de comandante de uma divisão naval que lhe foi confiada.

Segundo a mesma fonte e a própria «Biografia», foi consultado, durante esse período, acerca de um requerimento de concessão em sesmaria da Ilha de S. Vicente, ao tempo praticamente despovoada, a favor de um eclesiástico, Monsenhor Miranda, amigo de uma família de apelido Lobato que se tornara influente na Corte.

O processo corria vagarosamente desde 1813, e acabou por conseguir a benevolência dos ministros de Estado que o informaram favoravelmente. Chegou para despacho à mãos do Rei em 1818, e tudo correria da melhor maneira para Monsenhor Miranda se Sua Majestade não se recusasse a despachar sem primeiro ouvir Pusich.

O parecer que este deu foi, corajosamente, contrário à concessão. Aproveitou por outro lado a oportunidade para chamar a atenção para as vantagens que o Estado poderia colher da exploração directa da ilha, observando que o seu porto era «o melhor e mais vasto de todo o Arquipélago». A pretensão de Monsenhor Miranda foi pois indeferida e, segundo Sena Barcelos, D. João VI teria feito publicamente o seguinte comentário: «Pusich, quiseram-me furtar uma preciosa ilha... tu ma salvaste».

O parecer de Pusich deve ter estado na base da sua nomeação para Governador de Cabo Verde, mas criou-lhe inimigos que espalharam que ele o dera justamente porque ambicionava um tal cargo. Orlando Ribeiro comenta judiciosamente, que, tendo Pusich pleno conhecimento da pobreza do Arquipélago, não o escolheria certamente como local para enriquecer se fosse essa a sua intenção. Observa: custa a acreditar que pessoa com valimento na Corte viesse tentar fortuna em lugar tão desfavorecido».

D. Maria I morreu a 20/III/1816, e o Príncipe D. João, tendo-se tornado Rei, com o nome de D. João VI e o título de Rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, promoveu o casamento de seu filho e herdeiro, o Príncipe Real D. Pedro, com a Arquiduquesa de Áustria Maria Leopoldina, uma das irmãs de Maria Luísa, a 2.ª Mulher de Napoleão.

Em 1817, quando da chegada ao Rio de Janeiro de Dona Maria Leopoldina, o conde de Elst, embaixador do Imperador, comunicou a Pusich, segundo

informa a «Biografia», um convite que levava do seu soberano para que entrasse ao serviço da Áustria em condições extremamente vantajosas: ser-lhe-ia reconhecido um posto equivalente ao que já tinha na Armada Portuguesa e concedido, juntamente com o título de conde, o comando de uma nova esquadra que o Imperador mandara formar.

Recordou-lhe no entanto Pusich as obrigações que tinha para com o rei de Portugal. Ora este, não só recusou cedê-lo, como imediatamente o nomeou para nova comissão como Intendente de Marinha em Cabo Verde, com tão amplos poderes que o Governador passava a ser um ente nullo, na expressão de D. Antónia.

Tais poderes nunca chegaram a ser exercidos, já que, segundo sua filha e biógrafa, António Pusich e a família estavam ainda no Rio de Janeiro a 6 de Fevereiro de 1818, dia em que puderam assistir à esplêndida cerimónia da aclamação de D. João VI. Nesse mesmo dia, o monarca nomeou-o Governador de Cabo Verde e sua dependências. Como Governador de Cabo Verde, era-o pois também da Costa da Guiné, então dependente de Cabo Verde.

Segundo D. Antónia, a decisão não foi fácil de tomar, tendo o Rei sido submetido a fortíssimas pressões. Orlando Ribeiro confirma-o, afirmando que, dado tratar-se de um estrangeiro, «a sua nomeação não se fez sem a oposição dos ministros», a que «aludem as instruções que recebeu em 1818, pouco antes da partida para o Arquipélago; nelas se referem *notícias que aqui se tem do progressivo estado de decadência em que se acham as já citadas ilhas*, e se dão várias instruções para obviar a ele». De facto, o seu antecessor, D. António Coutinho de Lencastre, era um fidalgo cuja prosápia não chegava para compensar uma evidente incapacidade: não só se revelara muito mal preparado para desempenhar as suas funções, como as exercera de forma tirânica.

Antes que Pusich seguisse para Cabo Verde, Sua Majestade convocou toda os membros da Família Real presentes no Palácio para com ele receberem o novo Governador e sua família. D. Antónia registou palavras proferidas pelo Príncipe Real D. Pedro – que lamentou que um tal homem fosse enviado para longe da Corte, onde poderia prestar altos serviços, para um lugar onde certamente acabaria a sua vida –, e as do próprio Rei, que prometeu conceder-lhe honras ainda mais altas que as que até então lhe concedera se continuasse a servi-lo tão bem no futuro como no passado.

Cumprindo o prometido, D. João VI promoveu-o a Chefe de Esquadra da Armada Real a 13/V/1819, dia do seu real aniversário natalício.

A 14/XII/1818 que Pusich chegou a Vila da Praia, na Ilha de Santiago, capital do Arquipélago. Levava consigo, como ajudantes de campo, os seus filhos Jerónimo António Pusich e Pedro António Pusich, ambos oficiais da Armada, e deixava no Rio de Janeiro o filho mais velho, João António Pusich, também oficial de Marinha. Apesar da sua juventude (não tinha mais que 20 anos), este último era já, desde 3/III/1818, lente de matemática na Academia

Real de Marinha, bem como, desde 17/VII do mesmo ano, Capitão do Real Corpo de Engenheiros. Os seus talentos musicais foram altamente louvados pelo compositor Marcos Portugal.

9 – ANTÓNIO PUSICH, GOVERNADOR DE CABO VERDE

Embora tivesse arcado com grandes dificuldades desde o início do seu Governo, António Pusich pode considerar-se um notável Governador.

A situação que foi encontrar em Cabo Verde era de facto muito má, tanto no que se referia à defesa, nomeadamente às ameaças dos piratas, como à falta de respeito pelas autoridades locais demonstrada por estrangeiros, especialmente ingleses e americanos. Os soldados aparentavam desleixo e falta de disciplina, careciam de uniformes e equipamento, e eram pagos irregularmente. A administração pública era caótica.

Afirma Orlando Ribeiro que «o governo de Pusich decorreu com as habituais intrigas e querelas entre as autoridades, alguns ataques de corsários a ilhas desprovidas de fortalezas, munições ou soldados, e providências para a sua defesa, e o fomento da pesca, da extracção do sal e da apanha da urzela, que constituíam o seu principal rendimento».

Com o profundo conhecimento que tinha do Arquipélago, Pusich adoptou a política de prestar especial atenção à Ilha de S. Vicente, cuja capital recebeu, em homenagem à Princesa Real, o nome de Vila Leopoldina que os liberais mudariam para o de Cidade do Mindelo. A ilha e o seu porto desenvolveram-se muito rapidamente, e a Cidade do Mindelo chegou a tornar-se, por largo tempo, capital de Cabo Verde.

Ribeira Grande, a antiga capital, na Ilha de Santiago, estava de facto em ruínas, e a Vila da Praia, a nova capital, jazia no maior abandono. Segundo Orlando Ribeiro, «a residência do Governador era de madeira e ameaçava ruína, não havia casa de arrecadação e expediente da fazenda, não havia quartéis para a tropa, nem fortificações, e tudo estava arruinado».

Devido à acção do novo Governador, deram-se profundas mudanças. Os soldados passaram a andar bem fardados, recebendo regularmente a sua pré e vendo-se livres dos bárbaros castigos a que o anterior os sujeitava. Refere a «Biografia» que adoravam o Governador, «chamando-lhe pai». Tornou-se pois possível forçar os estrangeiros a submeterem-se às autoridades portuguesas.

Desenvolveu, por outro lado a agricultura em todas as ilhas, criando, nomeadamente, sociedades agronómicas, promovendo o cultivo do algodão e do tabaco, bem como a plantação de vinhas e café. Mandou investigar, por outro lado, os direitos legais de propriedade dos colonos mais poderosos às terras que exploravam. Favoreceu a actividade da pesca, obtendo do Rei a isenção do real

serviço para os pescadores, e obrigando estes a pescar todos os dias, sempre que o estado do tempo o permitisse. Conseguiu ainda que fossem explorados novos recursos minerais, como pedras semi-preciosas, algumas das quais não se sabia sequer que existiam em Cabo Verde.

Com a ajuda da Igreja, promoveu a alfabetização do povo.

Escreveu Dª. Antónia que se dizia, no entanto, que «os que gostavam de Pusich como homem privado o odiavam como governador».

Era especialmente o caso dos que tinham beneficiado largamente das arbitrariedades do antigo Governador. Continuavam estes a intrigar na Corte, e a Ilha de S. Vicente era o pretexto principal para as suas intrigas.

Orlando Ribeiro afirma «que só um estudo minucioso da administração de Pusich permitiria formar juízo acerca dela». Adianta porém: «para uns seria um homem probo, zeloso e competente, para outros um *déspota estrangeiro* que das pedras havia de fazer dinheiro em Cabo Verde, propondo-se ali servir por menos soldo para ganhar confiança do Governo e mais à vontade o poder usar em proveito próprio». Mas acrescenta: «Os seus escritos, pelo contrário, mostram que, como tantos estranhos, ganhou amor a estas ilhas de miséria, e estimaria contribuir para elevar o nível de polícia (civilização) dos seus desgraçados habitantes». E acrescenta: «Tendo já vivido dez anos no arquipélago, não era natural que esperasse ver frutificar aqui a árvore das patacas».

10 – A REVOLUÇÃO DE 1820 EM CABO VERDE([14])

Foi durante o Governo de Pusich que rebentou em Lisboa a Revolução de 1820.

Esta não contribuiu só para crear novas instituições reparadoras de injustiças. Em territórios como Cabo Verde, veio dar esperanças aos que estavam interessados na queda de um governo que os impedia de enriquecer a custas do Estado.

Insatisfeito com a inação por parte do Governo do Rio de Janeiro, Pusich rogara já ao Rei que o exonerasse do seu cargo, e sabia que o General Palmeirim, um amigo em quem confiava, fora designado para lhe suceder.

A nova ordem revolucionária foi porém proclamada na Ilha da Boa Vista pelo respectivo comandante, inimigo pessoal de Pusich que o tinha deposto e de quem se queixava alegando prepotências.

Isto feito, o movimento começou a aliciar gente em Santiago. De repente, segundo a «Biografia», o grito «Constituição», ouviu-se como um rugido na Vila da Praia. A insurreição era animada por alguns negociantes e por homens que haviam sido mandados para Cabo Verde como proscritos.

([14]) Factos narrados na «Biografia».

Corria o dia 4 de Abril de 1821. Usando da cautela, Pusich reuniu as autoridades civis e militares, o cabido da Sé, e muita gente da nobreza e do povo, e declarou-se pronto a renunciar para bem da população.

Todos, porém, fizeram questão de proclamar que estavam satisfeitos com ele e que não desejavam outro Governador. Por outro lado, não estando a Constituição elaborada, e muito menos sancionada pelo Rei, não havia sequer possibilidade de a proclamar.

Foi ainda decidido que Pedro António Pusich, filho e ajudante de campo do Governador, iria ao Rio de Janeiro informar o Rei do que estava a acontecer em Cabo Verde e pedir-lhe ordens.

Porém, na Corte, os inimigos que Pusich lá tinha criado não perdiam tempo. «Por estranha coincidência – diz Orlando Ribeiro –, seis dias depois, o Governador foi desobrigado do seu cargo, em carta régia passada no Rio de Janeiro». Foram urdidas contra ele graves acusações, a que não foi estranho Monsenhor Miranda, o desfavorecido pretendente à concessão em sesmaria da Ilha de S. Vicente.

Os notáveis de várias ilhas dirigiram exposições ao Monarca solicitando a sua conservação no cargo. Mas o vento da revolta, soprando da de Boa Vista, estendia-se agora a todo o Arquipélago. No dia 1.º de Maio, quando ainda não tinha ainda chegado qualquer notícia do Rio, rebentou uma rebelião na Vila da Praia que D. Antónia expressivamente descreve.

Imediatamente após o nascer do Sol, bandos armados dirigiram-se ao Palácio do Governador, forçaram-no a aparecer e tentaram levá-lo à Câmara Municipal para jurar a Constituição sem quaisquer condições. O Governador respondeu-lhes que os acompanharia porque considerava que tal era o seu dever, e não porque obedecesse a uma turba. Na Câmara encontrou o jovem Ouvidor Geral, Dr. João Cardoso de Almeida Amado, principal magistrado da Colónia depois do Governador (viria a ser o primeiro marido de Dª. Antónia), que também fora coagido a comparecer.

Aí, os rebeldes tentaram constrangê-lo a presidir a uma Junta Governativa, o que ele recusou, declarando que, para evitar derramamento de sangue, preferia resignar ao cargo. De qualquer modo, não obedeceria a outras ordens senão as de Sua Majestade. Dito isto, retirou-se conseguindo evitar, apesar da fúria da multidão, qualquer sinal de desrespeito.

Não conseguiu porém impedir a constituição de uma Junta. A esta se dirigiu pedindo-lhe que concordasse com a sua retirada para a ilha mais próxima onde pretendia esperar as ordens reais. Deu como razão a de que a sua presença na Ilha de Santiago seria uma causa de permanente desassossego para as tropas e para o próprio povo. A Junta começou por não concordar, pensando, com razão, que o afastamento do Governador levaria a que a sua própria formação fosse olhada como uma escandalosa insurreição. Acabou porém por aprovar a proposta do

Governador, mantendo-lhe uma escolta de honra, e deixando-o escolher a ilha para onde preferisse retirar-se.

Porém, assim que as tropas e o povo souberam que Pusich ia deixá-los, soou em Santiago um grito de alarme. O Coronel de Milícias Gregório Freire de Andrade formou um corpo de 5 mil homens e marchou à sua frente para proteger o Governador. Este tudo fez para os acalmar. Mas não pôde evitar que essa importante força de apoio forçasse os revolucionários a acompanhá-la em vivas a Pusich, forçando a esconderem-se os que não aceitaram fazê-lo.

O Governador, sempre preocupado com possíveis derramamentos de sangue, e considerando a situação muito perigosa, tanto para Portugal como para o Rei, não quis aproveitar a situação para esmagar a revolta. Sabedor de que a Junta estava consciente de que a tropa só a ele obedeceria, e acreditando que tal consciência a constrangeria a proceder dentro da possível legalidade, decidiu levar por diante a ideia de se afastar da Ilha de Santiago.

Os soldados pensaram que o fazia porque a tal fora forçado. Foi necessário que o próprio Governador habilmente lhes garantisse que fora ele quem decidira sair de Santiago para visitar as restantes ilhas durante a estação das chuvas, e que a Junta fora por ele próprio formada para o substituir durante essa visita.

Mesmo assim, só secretamente pôde deixar Santiago. Os próprios membros da Junta, temendo a cólera dos militares se se convencessem que iam enviá-lo sob prisão para Lisboa, pediram-lhe que assim fizesse. Retirou-se pois a 7/V/1821, tão discretamente quanto possível, para a Ilha de Maio, e aí ficou três meses esperando em vão as ordens reais.

Só quando Pedro António Pusich voltou do Rio de Janeiro, se soube em Cabo Verde que D. João VI regressara a Lisboa, deixando o Príncipe Real, D. Pedro, como Regente do Brasil. Lisboa voltara pois a ser a sede do Império.

Soube também Pusich que fora desobrigado das suas funções. Nessas condições, decidiu partir imediatamente para Lisboa com toda a sua família, embarcando no Brigue «Maria» que pertencia a seu genro Joaquim António de Matos. Sabe-se pela «Biografia» que os importantes bens móveis, quase todos herdados da Família Pusich, que tinha consigo em Cabo Verde foram objecto de descarada pilhagem.

11- REGRESSO A LISBOA([15])

Os dois únicos governadores que não haviam jurado a Constituição tinham sido o Chefe de Esquadra António Pusich e o Tenente-General Francisco Stockler,

([15]) Todos os factos, excepto aqueles para os quais outras fontes forem expressamente indicadas, encontram-se narrados na «Biografia».

Governador dos Açores, reputado matemático e sócio da Real Academia de Ciências, o qual viria a ser sogro de outra das filhas de Pusich.

Quis o acaso que António Pusich entrasse no Tejo a 21/IX/1821, ao mesmo tempo que Francisco Stockler.

A grande diferença entre Stockler e Pusich enquanto governadores foi que, nos Açores, ao contrário do que acontecera em Cabo Verde, chegara a haver derramamento de sangue.

O Governo Constitucional começou por recusar a autorização para o desembarque. Só a concedeu a pedido expresso do próprio Rei, a quem Pusich decidiu enviar uma carta solicitando que interviesse a seu favor junto do soberano Congresso. Este, não só respeitou o pedido de Sua Majestade, como enviou buscá-lo a bordo e acompanhá-lo no desembarque, com todas as honras que lhe eram devidas, duas das personalidades mais ilustres do movimento revolucionário: Fernandes Tomás e Borges Carneiro.

Uma vez instalado em Lisboa, Pusich alheou-se completamente da vida pública.

Escreveu porém ainda três memórias que parecem ter tido influência no Governo: «Sobre os meios de alcançar novos e úteis colonos para se aumentar a população do Brasil», «Sobre o comércio directo com os portos do Mediterrâneo», ambas terminadas em 1821, e «Sobre Cabo Verde», escrita em 1822. Segundo a «Biografia», o Soberano Congresso baseou nestes trabalhos uma lei datada de 20/VII/1822.

Poucos meses depois, a 7/IX/1822, o Brasil separou-se de Portugal. A independência só foi concedida pela antiga Metrópole a 28/III/1825. Pelo texto do tratado então assinado, era reconhecida a D. João VI a dignidade de imperador honorário.

A separação definitiva do Brasil foi para Pusich um duríssimo golpe. Outro foi o falecimento do Rei, menos de um ano depois, a 10/III/1826.

A partir de Novembro de 1827 passou a residir na sua casa da Estrela, a chamada «Casa Amarela». Viver na «Casa Amarela» tinha pelo menos a vantagem de lhe facilitar as deslocações à Real Academia das Ciências, para a qual fora eleito em 1831, como eu próprio verifiquei nos livros de actas relativas a esse ano.

Avalia Orlando Ribeiro o conjunto das memórias a que Pusich ficou devendo a sua eleição para a Academia, observando que «os factos históricos são nelas referidos sem qualquer apoio documental, carecendo por isso de verificação; mas as notícias são curiosas, colhidas ao vivo por quem sabia observar, e ministram elementos para reconstituir o quadro geral da vida nas ilhas na sua triste e desoladora monotonia».

A 24 de Julho de 1833, a Casa Amarela seria invadida e saqueada pela ralé de Lisboa – em que se incluía toda a espécie de criminosos libertados das prisões

–, totalmente descontrolada por não terem sido tomadas medidas adequadas para policiar a Cidade depois que, às primeiras horas desse mesmo dia, os absolutistas a haviam abandonado.

Depois do saque de que foi objecto a «Casa Amarela», a família viu-se obrigada a mudar para a Quinta da Torre do Fato, que hoje em dia fica dentro da área de Capital, como parte do Bairro de Telheiras. Segundo uma tradição que a «Biografia» veicula, o nome da propriedade dever-se-ia a que D. João V costumava utilizar a velha mansão para mudar de trajo quando das suas visitas ao Convento de Odivelas.

Foi na Torre do Fato que D. Ana Isabel Nunes faleceu a 4/V/1835, com testamento que pode ser lido no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (fundo do Ministério das Finanças). Trata-se de um testamento muito estranho, já que D. Antónia Gertrudes foi a única filha não contemplada.

Tendo enviuvado, Pusich voltou para a «Casa Amarela», a pedido das filhas que pensaram que morar mais próximo do centro de Lisboa lhe permitiria conviver com os amigos que ainda lhe restavam. Porém, sendo estrangeiro, tinha poucos parentes na Capital, e é natural que os longos anos passados fora desta tivessem contribuído para reduzir o círculo dos seus amigos.

Morreu pois na «Casa Amarela» a 6/II/1838, arruinado, amargurado, e vítima de um processo revolucionário que fez apagar da memória do Estado os altos serviços prestados ao País.

12 – D. ANTÓNIA PUSICH, FILHA E BIÓGRAFA

Entre os filhos e filhas que António Pusich deixou, a mais conhecida foi a sua já muito citada biógrafa D. Antónia Gertrudes Pusich baptizada na freguesia de Nossa Senhora do Rosário da Ilha de S. Nicolau, de Cabo Verde. Segundo supõe Inocêncio Francisco da Silva, o famoso autor do «Dicionário Bibliográfico Português», a capela de Santo António dos Navegantes, em Porto Preguiça, teria sido edificada para assinalar o nascimento de D. Antónia, a 1/X/1805.

D. Antónia casou três vezes, e foi destes casamentos que nasceram os actuais descendentes portugueses([16]) de António Pusich.

Casou a primeira vez a 2/VII/1822, tendo menos de 17 anos, com o já mencionado Desembargador João Cardoso d'Almeida Amado, Ouvidor Geral de Cabo Verde, nascido no Brasil. Tiveram um filho, João António Pusich d'Al-

([16]) Do casamento de D. Ana Isabel Pusich com António Nicolau de Moura Stockler, oficial do Exército miguelista que deixou Portugal depois da Guerra Civil e veio a falecer em Turim a 28/I/1865, nasceram dois filhos e uma filha que o pai levou consigo para Itália onde ainda viviam em 1872. Ignora-se se tiveram ou não descendência.

meida Amado, nascido a 16/II/1825, que entrou no Colégio Militar em 1832. Casou esse filho com D. Maria Benedita Viegas de Luna, originária de Elvas. Foram avós de Humberto Luna de Oliveira, nascido em Lisboa em 1888, que foi oficial do Exército, bem como escritor, poeta e dramaturgo. Estranhamente, na «Biografia», D. Antónia Pusich não fala deste primeiro matrimónio, embora, ao descrever os dramáticos acontecimentos de 1821, tenha referido João Cardoso d'Almeida Amado como Ouvidor Geral, o mais alto magistrado de Cabo Verde depois do Governador. Teria razões para esquecer tal casamento?

Casou uma segunda vez em 1827 com o tenente-coronel Francisco Henriques Teixeira, que faleceu de peste em 1833 sendo Ajudante de Campo de D. Miguel. Tiveram um filho chamado Miguel, nascido em Peniche em 1832, e de quem foi padrinho o próprio D. Miguel. Este filho, que entrou no Colégio Militar em 1844, usou o nome Miguel Pusich Henriques Teixeira, e foi funcionário do Estado.

Conta a «Biografia» que, em 1835, D. Maria II chamou D. Antónia Gertrudes ao Palácio, pedindo-lhe para trazer com ela os filhos que já então tinha. A Rainha foi extremamente gentil e prometeu proteger os rapazinhos proporcionando oportunidades para a sua educação.

A 16/IV/1836, menos de um ano após a morte de sua mãe, Dª. Antónia casou terceira vez com José Roberto Garcês de Mello Araújo Fernando de Almeida, cavaleiro de Avis, também viúvo, que emigrara na sua juventude com os futuros Duques de Saldanha e da Terceira, tornando-se mais tarde oficial no exército liberal. Tendo aderido em 1836 aos princípios setembristas, pertencia à ala esquerda dos liberais.

Depreende-se da «Biografia» que este terceiro marido teve uma história estranha. Embora militar, saiu de Portugal sem ter pedido a autorização dos seus superiores. Em Livorno, foi preso como suspeito de pretender assassinar o ex-Rei D. Miguel que, exilado de Portugal, vivia então em Tivoli. Dª. Antónia deslocou-se então a Roma, e pediu audiência a D. Miguel, que a ouviu, dando-lhe oportunidade de defender o marido. Porém, tendo o casal voltado a Lisboa, foi este de novo preso, deixando a infeliz senhora numa terrível situação que a Biografia descreve de modo impressionante.

O terceiro casamento parece tê-la grandemente decepcionado. Em 1851, ao ser baptizado o último filho que dele nasceu, já ambos os cônjuges estavam separados. Vale a pena mencionar que o padrinho deste baptizado foi o próprio D. Miguel, representado pelo Marquês de Penalva, o que mostra quão eloquente soube ser Dª. Antónia na defesa da causa do marido junto do ex-monarca.

Uma das filhas deste último casamento casou com António de Andrade de Almeida e teve um filho chamado António de Mello Garcez Pusich Fernando de Almeida, que foi, como seu bisavô António Pusich, fidalgo-cavaleiro da Casa Real.



D.ª ANTÓNIA GERTRUDES PUSICH

O último filho do casal, António Pusich de Mello, entrou no Colégio Militar em 1858. Casou com Dª Maria do Carmo Amôr, de quem teve uma filha e um filho. A filha, que se chamou Dª Antónia Amôr Pusich de Mello, casou duas vezes, a primeira com Alfredo César Lobo Gaspar, e a segunda com Joaquim Bernes de Zea Bermúdez. De ambos os casamentos teve vários filhos que usaram os apelidos dos respectivos pais. O filho, António Amôr de Mello, afilhado de baptismo de Fontes Pereira de Mello, foi o avô materno de Fernando de Mello Mendes, professor jubilado de engenharia de minas do Instituto Superior Técnico.

Dª Antónia Gertrudes Pusich morreu em 1883. Na fachada do prédio onde morreu, na Rua de S. Bento, pode ver-se uma placa que a homenageia como escritora e poetisa. Deram-lhe também o nome a uma rua de Lisboa.

Homenagens merecidas por quem foi, não só uma escritora e poetisa, mas também a primeira jornalista portuguesa, e a primeira senhora que, no nosso País, foi fundadora, directora e redactora de jornais e outras publicações periódicas.

AGRADECIMENTOS – *Agradeço o apoio do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, onde consultei, nomeadamente, os registos paroquiais das freguesias de Lisboa e Belas, do Arquivo Central de Marinha, do Arquivo e da Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa, do Arquivo do Colégio Militar, e do Arquivo do Patriarcado de Lisboa, sedeado no Mosteiro de S. Vicente de Fora, onde contei com a assistência da Dr.ª Teresa Ponces. Destaco ainda o apoio que recebi do Prof. Ilídio do Amaral, que me proporcionou uma fotocópia da obra do Prof. Orlando Ribeiro citada no texto, do Doutor Nenad Vekarich, director do Instituto de Ciências Históricas da Academia das Ciências e das Artes da Croácia (sedeado em Dubrovnik), e do Prof. Nikica Talan, da Universidade de Zagreb. A Dr.ª Mariechen Staack Reis Machado, tetraneta de António Pusich, deu-me a conhecer um interessante estudo genealógico da autoria do Dr. António Pedro Leite relativo ao seu tetravô e respectiva descendência.*

ACADEMIA DE MARINHA

O Mar e os Motivos Marítimos
Inauguração da VIII Exposição de Artes Plásticas
26 de Outubro de 2004

Apresentação do Livro
O PORTO DE LISBOA E O BLOQUEIO CONTINENTAL
ANTÓNIO ALVES CAETANO

LISBOA – 2004
XVI

INAUGURAÇÃO DA VIII EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

PROGRAMA

Palavras do presidente V/ALM ANTÓNIO FERRAZ SACHETTI

O MAR E OS MOTIVOS MARÍTIMOS
Inauguração da VIII Exposição de Artes Plásticas
26 de Outubro de 2004

Apresentação do Livro
O PORTO DE LISBOA E O BLOQUEIO CONTINENTAL
pelo Dr. ANTÓNIO ALVES CAETANO

INAUGURAÇÃO DA VIII EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS LANÇAMENTO DO LIVRO «O PORTO DE LISBOA E O BLOQUEIO CONTINENTAL (1808-1812)»

Palavras de apresentação pelo presidente da Academia de Marinha V/Alm António Emílio Ferraz Sacchetti, em 26 de Outubro de 2004

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Ex.mo Senhor Dr. José Arez Romão
Ex.mo Senhor Dr. António Alves Caetano
Ex.ma Senhora Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito
Ex.mos Senhores Almirantes, Senhores Académicos e Senhores Convidados
Minhas Senhoras e meus Senhores(1)

Permita-me, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que comece por agradecer, muito penhorado, ter V. Excelência acedido tão decidida e prontamente, ao convite que tive a honra de lhe dirigir para presidir a esta Sessão Solene.

Constitui um grande incentivo para todos nós, académicos, o interesse com que V. Excelência vem apreciando e apoiando as nossas iniciativas, bem como a sua disponibilidade para acompanhar as nossas actividades.

Isto independentemente do facto de sabermos que V. Excelência já havia sido eleito membro desta Academia, por mérito pessoal e pelo seu interesse pelas ciências ligadas ao conhecimento do mar, muitos anos antes de se pensar que poderia vir a ocupar o mais alto cargo da Marinha.

Só lamento, Senhor Almirante, que não tivéssemos tido possibilidade de melhorar o espaço da exposição, como era sua vontade. Os trabalhos de beneficiação iniciar-se-ão logo que a exposição termine.

Conforme V. Ex.as tiveram oportunidade de ver, constam do programa desta Sessão dois eventos distintos.

Um, é a inauguração da VIII Exposição de Artes Plásticas, que recebeu obras de duas modalidades, Pintura e Modelismo Naval, e que será precedida da entrega de um prémio e de quatro menções honrosas com que os júris distinguiram as obras expostas.

O outro evento é o lançamento de um livro da autoria do Senhor Dr. António Alves Caetano.

(1) O Senhor Dr. João Manuel Couto, que deveria participar na Mesa, não pôde comparecer por motivos de Saúde.

VIII Exposição de Artes Plásticas

A Senhora Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, Vice-Presidente para a Classe de Artes, Letras e Ciências, responsável pela organização da Exposição e Presidente dos dois Júris que apreciaram as obras expostas, dirá depois umas palavras sobre este evento.

No entanto, quero fazer uns breves comentários e cumprir o muito grato dever de fazer alguns agradecimentos.

Começo por agradecer aos 41 artistas que enviaram as suas obras para a exposição. O número de participantes vem subindo sempre e o valor artístico das obras tem vindo a aumentar constantemente.

Isto mostra o crescente interesse pelo certame, e o prestígio que a exposição, já na sua 8.ª edição, tem vindo a alcançar.

Admitimos ter que procurar um outro local para realizar as próximas exposições e bem desejaríamos prolongar o período da exibição, pois as obras expostas merecem mais do cinco dias úteis de abertura ao público; poderemos também, eventualmente, voltar a admitir, para além da pintura e do modelismo, uma terceira modalidade, a escultura.

Vamos pensar no assunto, mas já tive oportunidade de manifestar este interesse por um novo espaço ao Senhor Director do Museu de Marinha que, em princípio, se mostrou disposto a ajudar-nos.

Aproveito a oportunidade para agradecer ao Senhor Comandante Adriano Beça Gil, a cedência de bonitas peças do Museu de Marinha para a decoração da entrada da exposição.

A todas as obras expostas foi atribuído um valor, para efeitos de seguro. O seguro têm sido oferecido pela Lusitânia, Companhia de Seguros, S.A., e desejo agradecer vivamente ao Senhor Dr. José Arez Romão, Administrador-Delegado daquela empresa seguradora e membro da Academia de Marinha, este apoio, de muito valor, que com enorme simpatia sempre nos distinguiu, desde a primeira exposição.

Mas temos tido outros colaboraores. Saliento a publicação de um catálogo a cores, onde estão representadas, pelo menos, uma obra de cada artista. Para a elaboração deste catálogo e para suportar outros pequenos encargos administrativos, temos contado, também desde o início, com a generosidade da empresa *Tintas Hempel, Lda.* Embora ausente por razões de Saúde, agradeço ao seu Administrador, Senhor Dr. João Manuel Couto, mais este apoio que se dignou conceder-nos este ano.

Quero também agradecer a todos os membros dos dois júris que tiveram a sempre difícil tarefa de apreciar todas as obras de cada uma das duas modalidades que concorreram aos prémios anunciados. Não poderei deixar de salientar a disponibilidade, a boa-vontade e a colaboração prestadas pelas indi-

vidualidades convidadas fora do ciclo dos nossos Académicos, o Senhor Presidente da Academia Nacional de Belas Artes, Professor Arquitecto Augusto Pereira Brandão e Senhora Doutora Maria Queirós Ribeiro, do Museu Calouste Gulbenkian.

Por último, desejo agradecer à Senhora Professora Raquel Soeiro de Brito, a acção desenvolvida não só no exercício da presidência dos Júris, como também na concepção da exposição, na organização e na orientação da sua montagem, para o que contou apenas com o limitado mas dedicado apoio do muito reduzido pessoal de que a Academia dispõe.

Foi também com muito agrado que tivemos a possibilidade de apresentar nesta exposição, fora do ertame e extra-catálogo, três esculturas do Vice-Almirante Leonel Alexandre Gomes Cardoso, e dois desenhos e uma aguarela do Comandante Abel da Costa Campos de Oliveira.

Tive a oportunidade de ver o 2.º Tenente Leonel Cardoso fazer a Imagem da *Stella-Maris*, Nossa Senhora do Mar, pelo anos de 1951 ou 1952, quando era Ajudante da Escola Naval, e eu cadete. Assim como adquiri um dos primeiros emblemas da Escola Naval para usar na lapela, feito a partir do medalhão do *Tridente* e da divisa do Infante: *Talent de Bien Faire*. Tanto o Medalhão original como o emblema estão em exposição, juntamente com uma terceira escultura, com o título Amor Impossível.

Os dois desenhos e a aguarela do Comandante Abel de Oliveira representam três dos cinco contra-torpedeiros que, tendo sido recebidos entre 1933 e 1936, se mantiveram ao serviço até meados da década de 60. Um desses contra-torpedeiros, o *Lima*, ficou célebre pelo extraordinário balanço que sofreu, quando era seu Comandante o nosso fundador, o Almirante Sarmento Rodrigues. Tencionamos publicar, em parceria com a Comissão Cultural da Marinha, o *Relatório do Comandante*, relativo a esta viagem. Por curiosidade, o Almirante Sarmento Rodrigues voltou a embarcar no *Lima*, em 1955, quando era Ministro do Ultramar e acompanhou o Presidente da República, Marechal Craveiro Lopes, na viagem presidencial à Guiné e Cabo Verde. Era eu o Chefe do Serviço de Navegação do *Lima*.

Agradeço muito reconhecido à Senhora D. Maria das Dores Cardoso, que não pôde vir à Academia, e ao seu filho Dr. Leonel Cardoso, terem acedido ao meu pedido para expor estas esculturas de inestimável interesse, mostrando assim aos mais novos esta faceta artística do Almirante Leonel Cardoso, oficial com uma longa e brilhante carreira naval, que muito respeitámos e admirámos.

Agradeço também ao Comandante Abel de Oliveira, que não pôde estar presente e a quem com amizade desejo as melhoras, a amabilidade de ter cedido os seus desenhos e aguarela para figurarem na exposição.

Lançamento do Livro «O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental»

Por razões relacionadas com a informação já prestada a todos os Senhores Académicos, o Senhor Professor Castelo Branco pediu que fosse dispensado de participar nesta sessão e, de acordo com o autor da obra «O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental (1808-1812)», Senhor Dr. António Alves Caetano, cabe-me a honra de fazer agora uma muito breve apresentação do livro, para o qual tive também o prazer de escrever um curto prefácio.

É uma edição da Academia de Marinha cuja publicação foi patrocinada pela *Lusitânia, Companhia de Seguros, L.da.*

Agradeço penhorado ao Senhor Dr. José Arez Romão, Ilustre Administrador–Delegado da *Lusitânia*, mais este apoio às iniciativas da Academia de Marinha. Por tudo muito obrigado, Senhor Doutor.

Quando, depois de ter frequentado em 1978 um longo curso em Londres, fui colocado como professor no Instituto Superior Naval de Guerra, fiquei surpreendido pelo facto de o período da Guerra Peninsular (1807 a 1813) ser tema obrigatório dos programas dos Colégios Navais ingleses e norte-americanos, e não ser sequer referido na Escola Naval nem no Instituto Superior Naval de Guerra.

E para a análise deste período numa perspectiva estratégica, tive que recorrer a artigos publicados por essa altura na Naval War College Review, como: *Portugal and the Anglo-Russian Naval Crises (1808)* e, *British Seapower and its Influence Upon the Peninsular War*, ambos de Donald D. Horward, de 1981 e 1978, respectivamente(2)

É um período que considero de muito interesse, com vasta literatura em língua inglesa(3), muitos trabalhos sobre as Invasões Francesas e as Campanhas Terrestres, mas que continua a merecer pouca atenção aos estudiosos portugueses do poder naval e da estratégia marítima.

Houve um Bloqueio Continental, decretado por Napoleão que, não tendo conseguido levar os seus exércitos através do Canal para a ocupação da Inglaterra, pretendia fazer sucumbir o inimigo por falta de meios de subsistência e de apoios militares. A ideia era fechar os portos do Continente europeu à Inglaterra insular.

Mas a Inglaterra já estava no Mundo, já era uma potência marítima imperial e respondeu a Napoleão com o bloqueio marítimo, particularmente efectivo na costa de Portugal.

(2) *Naval War College Review, Maio/Junho de 1981*, pp. 48 a 74, e Fall 1978, pp. 54 a 71.

(3) Muito recentemente, apareceram nas librarias portuguesas: Grehan, John, *The Lines of Torres Vedras, Spellmount, Staplehurst*, 2004; Horward, D. D., Wellington, *Berkley and the Royal Navy: Seapower and the Defence of Portugal (1808-1812). British Historical Society of Portugal 18th Annual Report*, Lisboa, 1991), pp. 85 a 104; Esdaile, Charles, The Peninsular War, Penguin Books, 2002, p. 587.

Um bloqueio, considerado *agressão* só em 1974 por uma resolução das Nações Unidas, tem sido uma prática constante ao longo da História, e poderemos recordar os dos nossos dias, sobre a África do Sul; sobre Cuba; sobre o Porto da Beira, em Moçambique; do Adriático ou do Golfo Pérsico, etc..

Um bloqueio pode ser decidido por razões muito diversas, mas certamente que as principais consequências são de origem económica.

E, se há poucos ensaios sobre a perspectiva naval da Guerra Peninsular, que se saiba, nada existia sobre a perspectiva económica, melhor, há um estudo do Professor Doutor Borges de Macedo, mas que trata muito especificamente das consequências económicas do bloqueio sobre os portos do Douro, no período de 1806 a 1812.

Porém, o porto de Lisboa era o mais importante porto nacional e certamente um dos mais importantes da Península Ibérica.

Sobre o porto de Lisboa não havia nenhum estudo, e é esse um dos principais méritos do ensaio do Dr. António Alves Caetano. Vem preencher uma lacuna na História deste período inicial do século XIX.

É um estudo feito com rigor e profundidade, fruto de uma pesquisa cuidada, diversificada, persistente e prolongada no tempo.

Além disso, apesar do título da obra referir expressamente «o Porto de Lisboa», o autor tece um conjunto interessante de considerações acerca das consequências do bloqueio sobre os portos do Norte da Europa submetidos a Napoleão, e também, sobre a abertura dos portos do Brasil e sobre os Tratados de 1810 celebrados com a Inglaterra.

Mas o meu propósito é apenas enaltecer o valor da obra, porque, para falar do seu objectivo e conteúdo dou agora a palavra ao seu autor, o Senhor Doutor Alves Caetano, a quem felicito vivamente pelo trabalho realizado.

Apresentação do Livro:
O Porto de Lisboa e o Bloqueio Continental

Palavras de apresentação na Academia de Marinha do Dr. António Alves Caetano, em 26 de Outubro de 2004

Ex.mo Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada
Ex.mo Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha
Demais ilustres membros da Mesa de Presidência
Ex.mo Senhor Bastonário da Ordem dos Economistas
Ex.mos Senhores Almirantes
Senhoras e Senhores Académicos
Senhores Oficiais
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Aproveito a oportunidade que me é concedida de ser orador nesta Sessão Solene para, na essência, fazer agradecimentos públicos.

Em primeiro lugar, para agradecer a Vossa Excelência, Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, por se ter dignado presidir a uma cerimónia na qual se insere o lançamento de livro da minha autoria. Sinto-me muito honrado com tamanha deferência da primeira figura da hierarquia da Armada Portuguesa.

Estou muito reconhecido, igualmente, ao Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha, autor do douto prefácio, valorizador do meu livro e que, com tanta disponibilidade, quis voltar a distinguir-me, suportando o trabalho da apresentação da obra nesta cerimónia, fazendo-o em termos extremamente generosos e cativantes, de que não sou merecedor. É para mim desvanecedor que uma personalidade com a brilhante folha de serviços e o fulgor de actividade científica de Vossa Excelência se tenha dignado, não só a prefaciar como a apresentar, publicamente, a obra.

Devo agradecimentos especiais, também, ao meu querido amigo, o Académico Dr. José António de Arez Romão. Depois de ter procurado que a obra fosse editada pela Administração do Porto de Lisboa, pela Câmara Municipal de Lisboa ou pelo Instituto Marítimo-Portuário, que pretextaram falta de verbas, decidi partir para uma edição de autor, que pudesse ser patrocinada por entidade com provas dadas de claro apoio a edições de carácter cultural, em geral, e de investigação histórica, em particular. A Lusitania Companhia de Seguros corresponde a esse paradigma, dirigida por personalidade sensível aos apelos da

cultura e que, desde os tempos da minha passagem pela Fidelidade, continua a honrar-me com manifestações de muita amizade, o Dr. Arez Romão.

Apercebendo-se do tema abordado, este ilustre Académico, teve a delicadeza de me perguntar se o autorizava a submeter a obra à Academia de Marinha. Quero sublinhar que não estava em causa o patrocínio, desde logo garantido e consubstanciado na presente edição, mas dar-me a possibilidade de ver uma obra minha publicada sob a chancela prestigiada e prestigiante da Academia de Marinha.

Neste particular cumpre-me, agora, render as mais sentidas homenagens ao douto Conselho Académico, então presidido pelo Senhor Contra-Almirante Engenheiro Construtor Naval Rogério de Oliveira, que, por unanimidade, recomendou a edição do meu livro, sob proposta do Senhor Prof. Fernando Castelo Branco. A todos os ilustres membros do Conselho Académico estou muito reconhecido.

Tenho a veleidade de presumir que esta obra vem preencher uma lacuna e trazer alguma luz sobre episódios determinantes do curso imprimido à nossa vida colectiva. Com isso procuro, ainda, homenagear outro querido amigo, o insigne homem de cultura Prof. Doutor Jorge Borges de Macedo, que pela primeira vez se ocupou, entre nós, dos efeitos sobre a Economia do Bloqueio decretado por Napoleão. A sua obra, publicada em 1962, utilizou informação estatística do movimento marítimo da barra do Douro, mas era sua intenção alargar o estudo ao Porto de Lisboa, o que não chegou a realizar.

Também o Prof. Albert Silbert, eminente estudioso da nossa História Económica e Social, lamentou a inexistência de estudo sobre o impacto do Bloqueio através do principal porto de mar português.

Consegui realizá-lo e é essa obra que, a partir de hoje, está à disposição dos estudiosos, não tanto pela eventual pertinência das minhas considerações, mas pelo acervo estatístico que trinta e cinco quadros permitem explorar.

A importância do Porto de Lisboa para ajuizar do efeito do Bloqueio sobre a nossa Economia, em confronto com o movimento da barra do Douro, avalia-se, entre outras coisas, pelo número de navios, 4 a 5 vezes superior ao da capital do norte.

Utilizei, em especial, duas fontes manuscritas: a *Balança Geral de Comércio* e o *Marco dos Navios*.

A colecção mais completa da *Balança Geral de Comércio* está no Instituto Nacional de Estatística. Além da mais completa é a mais bem preservada, através de belíssimas encadernações em pele e resguardada nos depósitos da cave do edifício. Foi o presidente do INE de então, o Senhor Eng.º Corrêa Gago, que autorizou a livre consulta daquela importante fonte, o que lhe agradeço muito reconhecidamente.

Se esta fonte tem sido utilizada por vários investigadores, em Portugal, no Brasil e em outros países, o mesmo não acontece com o *Marco dos Navios*, que

consiste num amplo conjunto de livros em que se registava o pagamento do imposto com o mesmo nome, de carácter municipal. Este acervo encontra-se no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa e a ele tive acesso através da solicitude com que um jovem técnico do Arquivo – jovem mas profundo conhecedor daquele imenso acervo –, o Dr. Francisco Jorge de Matos, acolhia os investigadores desejosos de poder explorar o vastíssimo manancial ali reunido, e por isso quero expressar-lhe, também publicamente, o meu reconhecimento.

Durante cinco longos meses sentei-me nas duras cadeiras para coligir a base de dados de que carecia, relativa ao movimento de navios de comércio entrados no Porto de Lisboa durante os sete anos de 1806 a 1812. Assim, consegui apurar as características de mais de dez mil viagens empreendidas para abastecimento do país através do seu principal porto marítimo.

Só a base de dados estatísticos em que assenta o livro permite evidenciar as diferenças do antes e depois do Bloqueio no Porto de Lisboa. Os gráficos falam por si e não podem ter duas leituras.

Foi a exploração dessa informação numérica que me permitiu concluir pela enorme importância que tiveram para a transformação qualitativa e quantitativa da nossa vida económica, o Bloqueio, as Invasões francesas, a retirada da Corte para o Rio de Janeiro e a inerente abertura dos portos do Brasil à navegação britânica.

Tive a felicidade de efectuar esta investigação em 2000/2001. Hoje, não seria possível, porque o Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa está encerrado desde Outubro de 2002, por deficiência das anteriores dependências, sem que se saiba quando reabre, mesmo em instalações provisórias. Não consigo imaginar que pudesse ser admitido, por algum poder político, que a Torre do Tombo estivesse inacessível há dois anos.

Seja-me permitido, ainda, realçar o trabalho realizado pela empresa encarregada da impressão do livro – a MR Artes Gráficas – que interpretou escrupulosamente os critérios editoriais que consignei no disco onde se encerrava toda a obra – texto e sua paginação, quadros estatísticos e gráficos a cores. São devidos, portanto, os meus agradecimentos ao seu director, Senhor Carlos Fernandes. Acho que o aspecto gráfico do livro se quadra bem numa sessão consagrada às artes plásticas.

O meu último agradecimento – que nem por isso é o menos sentido – é para todos quantos se dignaram vir até aqui, para comigo partilhar este momento de felicidade. Os amigos e os parentes mais chegados (e esta data tem significado especial para a nossa família) sabem da satisfação que hoje sinto. Como sabem quanto gostaria de ainda ter vida e saúde para completar mais alguns trabalhos, como a pesquisa que estou a efectuar tendente a identificar os antecedentes económicos e sociais da Revolução de 1820, que entroncam nesta problemática gerada pelas Invasões francesas e pela reorganização das nossas

forças armadas sob o comando de oficiais ingleses. Mas, para isso, carece de ter vida, também, o Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, que guarda, em repouso sepulcral, um acervo documental de valor inestimável para os investigadores da nossa História.

Com a renovação do meu profundo reconhecimento a todos Vossas Excelências vai o pedido de que me acompanhem no voto de que a Historiografia Portuguesa não continue privada, por mais tempo, das fontes documentais aferrolhadas naquele Arquivo.

Como se diz na Beira dos meus maiores: BEM-HAJAM!

ISABEL A CATÓLICA E OS DESCOBRIMENTOS

Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 2 de Novembro de 2004, pelo Prof. Doutor João Paulo de Oliveira e Costa

NAO SE PUBLICA A COMUNICAÇÃO
POR NÃO TER SIDO FORNECIDO O TEXTO

ACADEMIA DE MARINHA

DIÁLOGO COM A AFRICANIDADE NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA

(Lançamento do livro da Dr.ª Dulce de Sousa Gonçalves)
(PRÉMIO ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA)
JOSÉ LUÍS FERREIRA LEIRIA PINTO

O PROFESSOR CHARLES BOXER

(Recordando um mestre e um amigo)
NUNO VALDEZ DOS SANTOS

LISBOA – 2004
XVIII

«DIÁLOGO COM A AFRICANIDADE NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA»

APRESENTAÇÃO DO LIVRO DA DR.ª DULCE DE SOUSA GONÇALVES

Palavras do Contra-Almirante José Luís Ferreira Leiria Pinto, na Academia de Marinha, em 9 de Novembro de 2004.

A convite do Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, que agradeço, a Comissão Cultural da Marinha, cumprindo o seu programa editorial, apresenta hoje o livro intitulado «Diálogo com a Africanidade na História Trágico-Marítima», agraciado com o prémio Almirante Teixeira da Mota 2000 da autoria da Senhora Dr.ª Dulce de Sousa Gonçalves.

Aproveito a oportunidade para afirmar quanto me honra, como Presidente da Comissão Cultural, poder levar a efeito este evento perante o auditório da Academia de Marinha, facto que não só mais prestigia a presente obra como também demonstra a existência de uma complementaridade das iniciativas tomadas pelos órgãos culturais da Marinha.

Antes de passar a palavra à autora do trabalho, que fará a respectiva apresentação, gostaria de dar-vos a conhecer, numas breves palavras, os seus dados biográficos.

A Dr.ª Dulce Gonçalves é licenciada em Línguas e Literaturas Modernas, variante de Estudos Portugueses, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, e obteve o mestrado em Estudos Anglo-Portugueses, na mesma faculdade, com uma dissertação em Cultura Portuguesa, a qual alcançou a classificação de «Muito Bom».

Desde 2001 é professora auxiliar da disciplina de Literatura e Metodologia da Língua Portuguesa no Instituto Superior de Educação e Ciências. Igualmente após a licenciatura tem exercido funções docentes da disciplina de Língua Portuguesa em escolas do ensino oficial público.

De salientar a sua experiência profissional como tradutora de publicações técnicas em língua espanhola e como revisora ortográfica de manuais de formação.

São de sublinhar as suas actividades pedagógico-culturais como a intervenção em projectos de intercâmbio educacional e a colaboração com artigos diversos: no «Dicionário de Termos Literários», na «Studio Lusitanica» – revista do Centro de Estudos Comparados de Línguas e Literaturas Modernas e no manual escolar «Focus» da Constância Editores.

Além do prémio Almirante Teixeira da Mota concedido por esta Academia pelo melhor trabalho de investigação no ano de 2000 a Dr.ª Dulce Gonçalves

recebeu uma menção honrosa pelo estudo «A Sul: um oceano de encontros e desencontros» apresentado no colóquio «Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa», promovido em 2000 pela Escola Naval. Tem também, ao longo dos anos, sido contemplada com prémios e menções honrosas em concursos de pintura e fotografia.

A epopeia dos Descobrimentos, a par dos incomparáveis êxitos e vitórias conseguidas teve as suas tragédias nas quais se incluem os naufrágios cujos comportamentos e características dos intervenientes são primorosamente analisados neste «Diálogo com a Africanidade».

A Comissão Cultural certa que a edição desta obra proporcionará um melhor conhecimento sobre aspectos e modos de estar dos nautas portugueses de Quinhentos, felicita a Dr.ª Dulce Gonçalves e espera poder futuramente publicar outros trabalhos da sua autoria.

«DIÁLOGO COM A AFRICANIDADE NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA»

APRESENTAÇÃO DO LIVRO DA DR.ª DULCE DE SOUSA GONÇALVES

Palavras da Drª Dulce de Sousa Gonçalves, na Academia de Marinha em 9 de Novembro de 2004.

Boa tarde, agradeço as palavras do Sr. Almirante e aproveito para começar por manifestar a grande honra que para mim é estar aqui hoje, neste espaço que afectuosamente me acolheu aquando da entrega do Prémio Almirante Teixeira da Mota no ano de 2001. Na verdade, trata-se da realização de um sonho que ultrapassou em larga medida as minhas expectativas uma vez que reuniu, num mesmo objectivo, a Comissão Cultural da Marinha e a Academia de Marinha, às quais devo um reconhecido agradecimento.

Gostaria, também, de realçar, a honra que para mim é a presença de todos os que aqui se deslocaram propositadamente para partilharem este momento comigo.

Contudo, uma investigação do género, cujos resultados hoje se apresentam, acaba sempre por ter influência de pessoas e lugares que marcam inequivocamente o percurso da escrita. Dada a extensão de nomes e a falta de tempo, passo a destacar, particularmente, três pessoas que considero determinantes na construção e partilha da presente obra.

Em primeiro lugar, realço a cumplicidade do meu marido que assegurou a tranquilidade deste percurso.

Relativamente ao Prof. Dr. António Moniz, agradeço o seu acompanhamento próximo, a sua amizade e magnânime sapiência.

Ao Comandante António Canas louvo, igualmente, o incentivo e a partilha de informação. O altruísmo deste investigador servir-me-á sempre de exemplo e inspiração. Afinal, foi fundamentalmente graças a ele que vi reconhecido e divulgado o presente trabalho.

Feita esta ressalva, passo, pois a apresentar a obra *Diálogo com a Africanidade na História Trágico-Marítima*.

Gostaria, porém de começar por referir que se trata de um estudo sem pretenções históricas, resultando, antes, de uma leitura passível de reinterpretação, fruto da minha formação académica na área da Literatura.

Foi, pois, nessa perspectiva que iniciei a leitura integral da História Trágico-Marítima. Tratando-se de uma compilação de uma série de relatos de

naufrágio ocorridos no século XVI, optei por me concentrar particularmente em quatro dessas narrativas.

Relato do Naufrágio do Galeão S. João (1552)
Relato do Naufrágio da Nau S. Bento (1554)
Relato do Naufrágio da Nau S. Tomé (1589)
Relato do Naufrágio da Nau St. Alberto (1593)

Dada a diversidade e riqueza temática constante nestes relatos, o presente estudo foi dividido em dois momentos fundamentais.

O primeiro desses momentos consistiu numa abordagem aos antecedentes históricos e literários dos relatos de naufrágio e a sua visão do mundo.

Posteriormente, procurou-se apreender as noções de autoria, compilação e censura, dado serem aspectos que esclarecem a importância dos relatos em causa e o seu impacto nos leitores contemporâneos e futuros.

Depois desta etapa, foi recolhido manancial informativo que permitiu delinear a comparação dos quatro relatos de naufrágio seleccionados.

Assim, no segundo momento, foram abordadas as características destas narrativas e procurou-se descobrir a mundivivência náutica dos portugueses de quinhentos.

Procedeu-se, então, à comparação selectiva dos quatro relatos em causa, estabelecendo semelhanças e disparidades. Curiosamente, foram mais as dúvidas que as certezas. Veja-se, por exemplo, a questão da disparidade de sobreviventes após o naufrágio e findo o percurso pedestre numa mesma área geográfica.

O esclarecimento destas e de outras questões, levou algum tempo, porém, permitiu definir o encontro com o africano face a circunstâncias peculiares e perceber em que medida evoluiu esse encontro no espaço de, aproximadamente, 40 anos (altura que dista entre o 1.º naufrágio, do Galeão S. João, e o último, da Nau St. Alberto).

Na verdade, foi extraordinário constatar que, em termos de relações humanas, não estamos assim tão distantes dos nossos antepassados nautas. Afinal, o diálogo com a alteridade evidenciou etapas distintas correspondentes à própria aprendizagem humana.

As conclusões sobre todos estes aspectos não as vamos revelar e ficam à espera que o leitor as descubra nas nossas páginas, ainda que possa desde já adiantar, aos mais curiosos, que, espantosamente, a face trágica se transforma numa faceta evangelizadora.

Aqui fica, portanto, um convite à leitura da nossa obra cuja única ambição é a de impelir outros a viajar mais além da nossa própria experiência.

Não posso, porém, finalizar, sem deixar uma mensagem de apreço e realçar o papel fundamental e determinante que algumas das entidades presentes têm na

divulgação de estudos como este. À Comissão Cultural de Marinha, responsável pela edição e divulgação deste estudo e à Academia da Marinha que no ano de 2000 me atribuiu o Prémio Almirante Teixeira da Mota, forma de reconhecimento que estudos nas áreas das Humanidades bem merecem, deixo o repto de prosseguirem com o seu papel cultural sem cederem, em circunstância alguma, às condições económicas que, tantas vezes, afectam o melhor da vida de uma nação.

Afinal, como dizia o escritor Monteiro Lobato, «o que faz um país são os homens e os livros».

Muito obrigada.


Charles Ralph Boxer

RECORDANDO UM MESTRE E UM AMIGO

Comunicação apresentada na Academia de Marinha no dia 9 de Novembro de 2004 pelo Cor. Nuno Valdez dos Santos.

Há já mais de quatro anos, no dia 26 de Abril de 2000, faleceu o Prof. Charles Boxer, que tinha nascido na Austrália, no dia 8 de Março de 1904.

Na ocasião, razões várias, não permitiram que se fizesse, nesta Academia de Marinha, o devido preito de homenagem ao insigne Professor Charles Ralph Boxer que, durante mais de 20 anos foi um distinto Membro Associado; somente e, numa sessão normal, foi referida a sua morte, lamentando-se a perda de tão ilustre Académico.

A Academia de Marinha não quis deixar passar este ano de 2004 sem prestar ao Prof. Charles Boxer uma pequena homenagem, comemorando o centenário do seu nascimento(1).

Fui escolhido, pela Direcção desta Academia, para o recordar e dar a conhecer algumas das suas facetas pessoais, não pelos meus méritos mas sim porque uma série de acontecimentos ocorridos ao longo de mais de cinquenta anos, originaram vários contactos pessoais com o Prof. Boxer e que nascesse, em mim, uma grande admiração e amizade por este insigne historiador a quem a nossa História, e a nossa Marinha, tanto ficaram a dever.

Para isso tenho que reviver o passado e deixar desfilar na minha memória, com prazer, mas também com alguma nostalgia, os contactos que tive com o Prof. Boxer, os quais vou tentar descrever como, na realidade se passaram, sem recorrer a quaisquer apoios bibliográficos procurando, apenas, destacar alguns dos episódios que mais me vincaram e que, por isso, os não esqueci.

Na década de 1950, como jovem oficial recém-saído da antiga Escola do Exército, hoje Academia Militar, fui nomeado para uma comissão de Serviço no Ultramar, ao Estado da Índia Portuguesa, tendo sido colocado em Goa, no Batalhão de Caçadores n.º 2, sediado em Pondá.

Nessa ocasião, toda a Índia Portuguesa resumia-se a três minúsculos territórios: Goa, Damão e Diu, incrustados na imensidade do território da União Indiana, cheios com mais de quatrocentos e cinquenta anos da nossa História.

---

(1) A Academia Portuguesa da História, a 28 de Abril de 2004 em Sessão Extraordinária, prestou uma significativa homenagem ao seu ex-membro «de mérito» Prof. Charles Boxer, sendo oradores o Prof. Doutor Teotónio Rosário de Sousa e a Prof.ª Doutora Maria do Rosário T.B. Azevedo Cruz.

De Bombaim vociferavam vozes aterradoras ameaçando arrasar Goa, Damão e Diu que eram, ridiculamente, consideradas como constituindo «um sério perigo» para toda a Índia.

No entanto eram os terroristas indianos que, traiçoeiramente, actuavam nos nossos territórios contra as suas indefesas gentes, deixando um rasto de selváticos crimes e imensas atrocidades, que se dizia ser eco dos brados de «amizade e não-violência» vociferados em Bombaim e apregoados pelo chamado «pacifista Nheru».

Viviam-se, em Goa, Damão e Diu... momentos bem difíceis.

Após a invasão e ocupação de Dradá e Nagar Aveli, em Junho de 1954, – que ocasionou a morte de mais alguns portugueses – visitou Goa o major reformado do exército inglês Charles Boxer.

Cabe, aqui, fazer um pequeno parêntese e apresentar, em poucas palavras, o major Charles Boxer, nascido na Austrália nos primeiros anos do Séc. XX, oriundo de uma família que tinha dado ao Império Britânico alguns oficiais de Marinha e do Exército.

Em 1923, com dezanove anos de idade, Charles Boxer ingressou numa Escola Militar, tendo concluído o seu curso de oficial da Arma de Infantaria três anos mais tarde.

Como oficial recém-promovido foi mandado a Portugal e ao Brasil com o fim de pesquisar determinado assunto com correlação histórico-militar, de interesse para o governo inglês. Nasceu-lhe, então, um gosto extraordinário pelo estudo da língua portuguesa e um entranhado amor pela nossa História, em especial do século XVI.

Em 1926 elaborou o seu estudo «O 24 de Junho. Uma façanha dos portugueses seguindo-se, poucos meses depois, de um outro, a «Relação da perda da nau Madre de Deus, no porto de Nagasaki em Janeiro de 1610», ambos publicados em Boletins da Agência Geral das Colónias(2).

A partir de então dedicou-se, inteiramente, ao estudo da História de Portugal da época dos Descobrimentos, tornando-se um profundo conhecedor desta área histórico e grande pesquisador dos arquivos seiscentistas, portugueses, ingleses e holandeses dominando, por completo a escrita e o falar destas línguas no século XVI.

Foi promovido a capitão em 1930 e, para si, começa a sua vida literária e cultural.

Colocado no Oriente, em Hong-Kong, faz frequentes viagens á China e ao Japão tornando-se especialista em assuntos políticos destes países chegando, dentro de um antigo protocolo anglo-nipónico, a prestar serviço numa unidade militar japonesa, aprendendo a falar e a escrever esta língua.

---

(2) In: *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Vol. II, n.º 15, pp. 117-128, 1926; Vol. III, pp. 3-14, 1927.

Simultaneamente embrenha-se na história de Goa e de Macau dos Séc. XVI e XVII tornando-se, nesta matéria, um verdadeiro mestre sendo, justamente, considerado o maior e melhor historiador dos portugueses no Oriente, com uma impressionante produção de livros, trabalhos e estudos sobre o assunto.

Segundo as suas palavras «trabalhava sempre... sempre ocupado em projectos de pesquisa documental, elaboração de estudos e publicações de livros». Por isso não é de admirar que a sua bibliografia fosse vastíssima – mais de trezentos títulos, centenas de estudos e pareceres publicados em jornais e revistas de todo o mundo(3).

Em 1936 foi nomeado, pelo governo inglês, oficial dos serviços secretos na área dos assuntos relacionados com a China e Japão, sendo colocado em Hong-Kong mas, práticamente, viaja por todo o Oriente, nos mais incríveis transportes, incluindo estranhos barcos regionais chineses, numa vida de autêntico aventureiro do mar, que tinha como porto de abrigo e local de trabalho Macau; e de tal maneira se apaixonou por esta cidade que foi considerado como «macaense honorário».

Já como major, envolto no manto de pesquisador e historiador de Portugal, Charles Boxer era, na realidade, um autêntico espião inglês e, até, se lhe atribuia a difícil tarefa de ter descodificado os códigos secretos japoneses inseridos, para maior segurança, nos boletins meteorológicos, em que as altas autoridades nipónicas davam notícias de actividades de guerra e, simultaneamente, transmitiam ordens para futuras operações militares.

Pelo Natal de 1941, aquando da invasão japonesa da China, o major Boxer é ferido e feito prisioneiro em Hong-Kong. Por diversas razões, uma das quais o de saber correctamente o japonês, escrito e falado, não foi fuzilado, sendo condenado a «prisão perpétua em solitária». Além desta pena teve a obrigação de «preparar» uma história do Japão, o que não fez, alegando que os seus livros lhe tinham sido confiscados.

Efectivamente a sua biblioteca e arquivos que tanto apreciava e que continham imensas raridades de antigas obras portuguesas, pacientemente coleccionadas ao longo de muitos anos e adquiridas por elevadas verbas – que, ainda hoje, são consideradas records no mundo dos alfarrabistas – tinham sido «confiscadas» e mandadas para a Biblioteca Imperial de Tóquio.

Finda a guerra, o major Charles Boxer foi libertado e começou, desde logo, a fazer enormes esforços, trabalhos e canseiras para recuperar a sua biblioteca, o que conseguiu ao fim de dois longos anos. Da posse dos seus livros e arquivos deu por finda, em 1947, a sua vida militar, reformando-se para se dedicar inteiramente ao professorado e ao estudo da História dos Séc. XVI e XVII, com principal incidência sobre a de Portugal.

---

(3) Veja-se: «*A List of the Writings of Charles Ralph Boxer* published between 1926 and 1984, London Tamesis, 1984».

Aumentou, então a sua ligação ao nosso pais ocupando a cátedra de Estudos Portugueses na Universidade de Londres, onde, também, foi professor de História de Portugal, História do Extremo Oriente e de Expansão Ultramarina Europeia. Leccionou, ainda, em diversas Universidades – incluindo a Universidade Nova de Lisboa – matérias relacionadas com a área da expansão portuguesa no Mundo. Era Doutor Honoris Causa pelas Universidades de Utrech, Lisboa, Baía, Liverpool, Hong-Kong, e Sri-Lanka e membro de muitas instituições científicas podendo nós, portugueses, apontar a Academia Portuguesa da História, a Academia das Ciências de Lisboa, a Sociedade de Geografia de Lisboa e esta Academia de Marinha.

A partir de 1951 o Prof. Charles Boxer retomou a sua actividade cultural e literária, com especial relevo para a História de Portugal publicando, na nossa língua ou em inglês um a dois livros por ano, além de vários estudos e pareceres de temática lusitana, editados pelas melhores editoras ou pelas mais conceituadas revistas e jornais técnicos.

Com toda a justiça o Prof. Charles Boxer merecia a consideração, simpatia e respeito de todo o meio intelectual português, incluindo o próprio 1.º Ministro de Portugal, o então Prof. Doutor Oliveira Salazar.

Mas, uma comparação, mais jocosa, entre este estadista e um velho sertanejo angolano, grande historiador(4) do Séc. XVIII, Capitão António Oliveira Cadornega, juntamente com uma apreciação mais dura da politica portuguesa seguida em Macau, levaram em 1967 as nossas autoridades, altas entidades intelectuais e várias personalidades – certamente por imposição de Salazar – a relegar a pessoa ilustre e prestigiosa que era, inquestionavelmente, o Prof. Charles Boxer, para um plano muito inferior de consideração e de nítida indiferença, que ele de maneira nenhuma merecia.

Esta atitude portuguesa – que nunca levou o visado a deixar de ter por Portugal toda a sua estima e consideração, continuando a considerá-lo com a sua segunda Pátria – só seria corrigida por Mário Soares, quando Presidente da República, concedendo, com o aplauso da maioria dos intelectuais portugueses e do mundo das letras, a Grã-Cruz da Ordem de Santiago da Espada ao Prof. Charles Boxer.

É esta a resumida apresentação que consigo fazer do Homem de quem vou ter o grande prazer de recordar alguns momentos de convívio.

O Major Boxer foi várias vezes a Goa e, numa delas, visitou o Batalhão de Caçadores n.º2, sediado nas faldas de um característico monte, o «Mordongór» ou seja, «Monte da Casa» dos antigos marathas(5) que, assim o chamavam orgul-

---

(4) Autor da «*História Geral das Guerras Angolanas*», obra recentemente publicada pela Agência Geral do Ultramar, (1972).

(5) *Marathas*, povo hindu originário do actual Estado de Maharashtra que, em meados do Séc. XVI, liderado por Sivaji, se revoltou contra a dominação maometana e constitui o império

hosamente porquanto, no seu pináculo, tinham construído a sua «Casa Forte», fortaleza que dominava toda a região de Antruz ou de Pondá, e que era considerada invencível(6).

Os militares aquartelados no Batalhão de Caçadores n.º2 eram designados por «Tigres do Gór» e, orgulhosamente invocavam o lema da Unidade: «Não sabem ser vencidos nem domados».

Foi com muito agrado que os militares do Gór receberam o major Boxer proporcionando-lhe as maiores atenções, deferências e cordiais momentos de convívio.

Como comandante do pelotão de acompanhamento tive que apresentar a minha pequena Sub-Unidade e fazer algumas demonstrações de ordem unida, a pé firme e em evolução, instrução elementar de material e um pequeno simulacro de entrada em posição.

Chegado com o meu pelotão ao local escolhido, onde se encontrava o comandante de batalhão, o major Boxer e alguns oficiais, faço a continência regulamentar e então vejo o nosso convidado caminhar com passo apressado para mim e, com um sorriso de incrédulo, apontando para o armamento.

A espingarda que tínhamos, era a velha "Lee-Enfield" de calibre 7,7 mm, mod./17, de origem inglesa, que tinha estado em uso na 1ª Grande Guerra. Em Portugal foi distribuída à Armada e algumas unidades do Exército. Quando considerada obsoleta foi armar os soldados do Ultramar.

A principal arma do pelotão era a metralhadora pesada Vickers Armstrong 7,7 mm. m/917, também de origem inglesa.

Durante a 1.ª Grande Guerra tinha sido considerada a "arma defensiva por excelência" mas, na Índia e, em especial na altura da monção, devido ao seu carregamento por "fitas" de lona, a maior parte das vezes só fazia tiro a tiro, e com uma certa demora, não sendo, por isso, aconselhável em acções de combate.

Seguia-se, em importância, o PIAT, lança-granadas anti-carro m/941, de origem inglesa, que pouco tempo teve de serviço no nosso Exército metropolitano porquanto a sua mola-real era tão forte que, só com uma força enorme, se podia armar, pelo que foi considerada pouco funcional; mas; mesmo assim foi distribuída às forças do Ultramar.

Para acabar a relação do material de guerra orgânico do pelotão resta falar da arma de defesa individual do pessoal graduado: a velha pistola americana «Savage» datando dos princípios do século e distribuída ao nosso exército no ano de 1915.

Maratha, que abrangia a região de Goa. Consulte-se «*A Etnografia da Índia Portuguesa*» de A. Bragança Pereira e, especialmente, «*Les marharattes de l'Inde Portugaise*» de Germano Correia.

(6) Consulte-se a «Índia Portuguesa» de Lopes Mendes, em especial o II vol., deste material Cap VII, pp. 53-106.

Mas, há ainda a apontar que, dada a situação em que se vivia, isto é, de pré-guerra, o pelotão de acompanhamento encontrava-se reforçado com uma secção de metralhadora ligeira armada com a velha metralhadora «Lewis» 7,7 mm m/914, arma que se dizia ter sido concebida por um dentista inglês, melhorada por um relojoeiro belga tendo, depois, sofrido modificações introduzidas por um mecânico americano e por um capitão de origem judaica.

Era uma metralhadora muito estranha... para se fazer fogo tinha-se que «dar corda» á sua mola recuperadora e usar-se um «lençol impermeável» que se estendia no chão, antes da arma entrar em posição para que as poeiras não fossem para o seu interior, durante a execução de tiro, ocasionando interrupções.

Dizia-se, também, que esta metralhadora, dado ás suas constantes interrupções de tiro, era um «tratado de avarias» mas, em abono da verdade, salienta-se que esta arma, durante toda a guerra de 1939-1945 foi muito usada pela defesa civil de Londres e que, em 1953, estava atribuída a unidade terrestres e marítimas inglesas, apresentando alguns modelos dispositivos especiais para o tiro anti-aéreo(*).

O Major Boxer estava verdadeiramente admirado do material de guerra que Portugal estava a utilizar na defesa do seu Ultramar.

Podemos acrescentar, a título de curiosidade, que o major Boxer ficou, muito admirado quando viu o sargento da secção anti-carro armar e desarmar, umas cinco ou seis vezes seguidas, o PIAT. Provavelmente pensou que a mola-real estaria pasmada, portanto muito diminuída a sua potencia e, talvez por isso, tentou armar o PIAT mas, em duas tentativas, nada conseguiu. Riu-se e, apenas, disse: «Strong! Strong!»

O que o major Boxer não sabia – e julgo que nunca veio a saber – era que o sargento comandante da secção do PIAT fora nomeado «ad hoc» pois era o vaguemestre da Unidade, dotado de uma força verdadeiramente extraordinária, que se podia considerar hercúlea.

Após uma curta visita ao aquartelamento o major Boxer quis subir o Gór mas foi dissuadido porquanto mesmo no seu caminho de acesso ao cume, ou seja, ás velhas ruínas que tanto queria ver, não estava desmatado e havia o perigo de se pisar alguma cobra – e esta, por princípio, seria sempre venenosa – ou, então, ter-se um inesperado encontro com algum leopardo. No entanto ainda galgamos alguns metros da íngreme encosta do Gór até um patamar do terreno onde a tradição contava que tinha morrido em combate, em Junho de 1756, pela conquista da fortaleza, o Vice-Rei D. Luís de Mascarenhas, Conde de Alva e parámos junto a uma tosca coluna de laterite que assinalava esse local e fizemos um pequeno «giro do horizonte».

(*) A descrição e o seu funcionamento detalhado, encontra-se no livro do então Major Armando Paschoa, «*Armamento*», Lisboa, Edições Infantaria, 1951.

Por diversas razões – tinha-me dedicado ao estudo da história de Goa, à sua religião, aos seus usos e costumes e, óbviamente à sua história militar. Por isso o comandante da Unidade encarregou-me de focar alguns aspectos ligados com a história de Goa, em especial da região de Pondá.

De novo estive em contacto directo com o major Boxer que parecia muito interessado por tudo quanto eu dizia, chegando a tomar alguns apontamentos, fazer observações e perguntas muito pertinentes.

Contei ao nosso convidado que no cimo do Gór os marathas, que séculos atrás tinham dominado Goa, construíram uma fortaleza que consideravam invencível e, da qual, ainda restavam panos de muralhas, de grossura notável, feitas pela simples sobreposição de blocos basálticos ou lateríticos, apenas ligadas entre si por barro.

Dada a sua posição dominante, o Gór foi muito disputado pelos portugueses.

Parece que Afonso de Albuquerque, tentou, em vão, a sua conquista mas esta só seria efectivada por D. João de Castro que encontrou, no interior da fortaleza «vinte peças de artilharia, e muitas espingardas...». Na impossibilidade de manterem a posse do terreno os portugueses tentaram incendiar o Gór e destruir as principais partes fortificadas, dupla tarefa que não conseguiram realizar e, pouco depois, o Mordóngor já estava reocupado pelos marathas.

Em Julho de 1756 o Vice-Rei Conde de Alva tentou expulsar os marathas do Mordóngor mas, devido a uma série de infelizes contratempos, a expedição redundou num imenso fracasso, com muitas mortes entre as nossas tropas, entre as quais a do Vice-Rei.

Anos mais tarde, em Abril de 1763, um outro Vice-rei, o Conde de Ega, em expedição punitiva pela morte do seu ante-sucessor, iniciou nova campanha contra o Mordóngor, que foi muito sanguinolenta([8]).

Segundo uma tradição lendária oral soesa num dos montes fronteiros ao Gór vivia uma velha feiticeira que manejava, sozinha, um enorme «canhão mágico» que, em cada disparo, matava cem dos portugueses atacantes([9]).

Aproveitando-se de uma pequena distracção da feiticeira os portugueses atacaram-na á traição e apoderaram-se do «canhão mágico» e, assim, conseguiram conquistar a «invencível fortaleza do Mordóngor» que, depois, foi parcialmente arrasada.

O «canhão mágico» foi mandado, como valioso troféu, para Lisboa e hoje dizem que é a peça de artilharia que se encontra no museu Militar, conhecida pelo nome de «Çabaia» ou «Peça de Pondá»([10]).

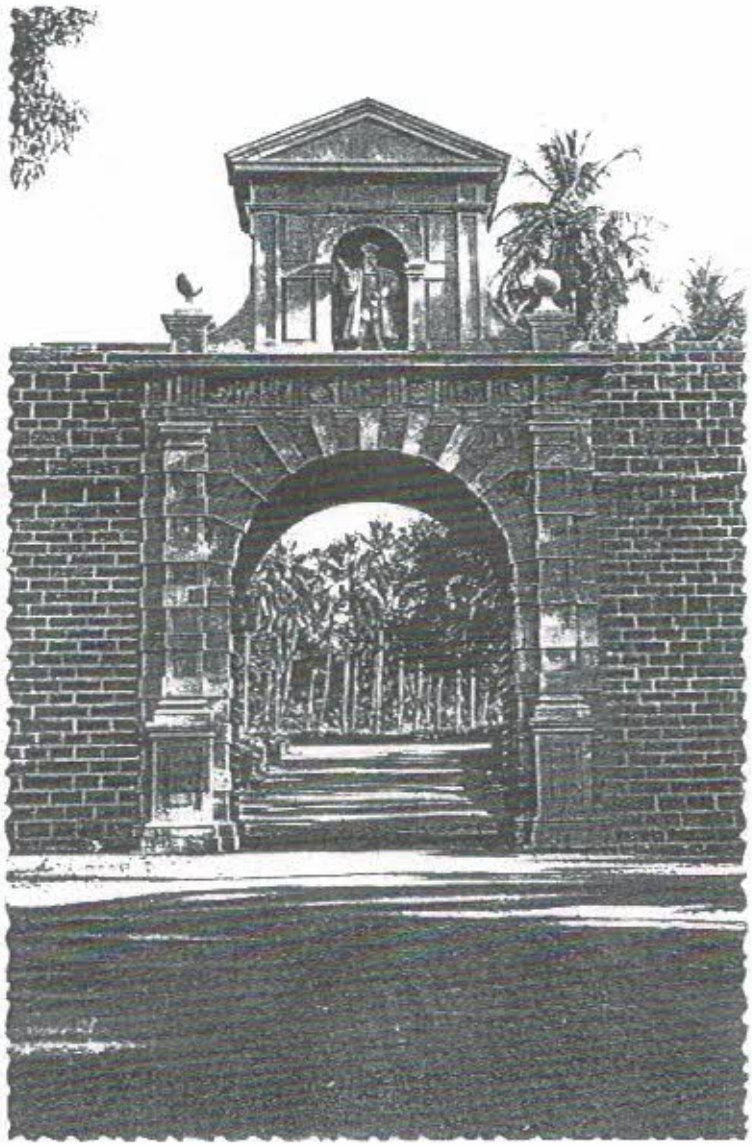
([8]) Veja-se a «*Historia de Goa*» do P. Gabriel Saldanha, em especial o 1.º vol., pp. 82, 214 e 218.

([9]) Segundo opinião do Prof. Panduranga Pissurlencar esta lendária tradição podia estar relacionada com o feito realizado, em 1536, por D. João Pereira que, conforme a «*Ásia Portuguesa*» de Faria e Sousa, 2.º vol., p. 257, ed. 1945, enfrentou o fogo de um grosso canhão manejado por uma feiticeira vestida de homem.

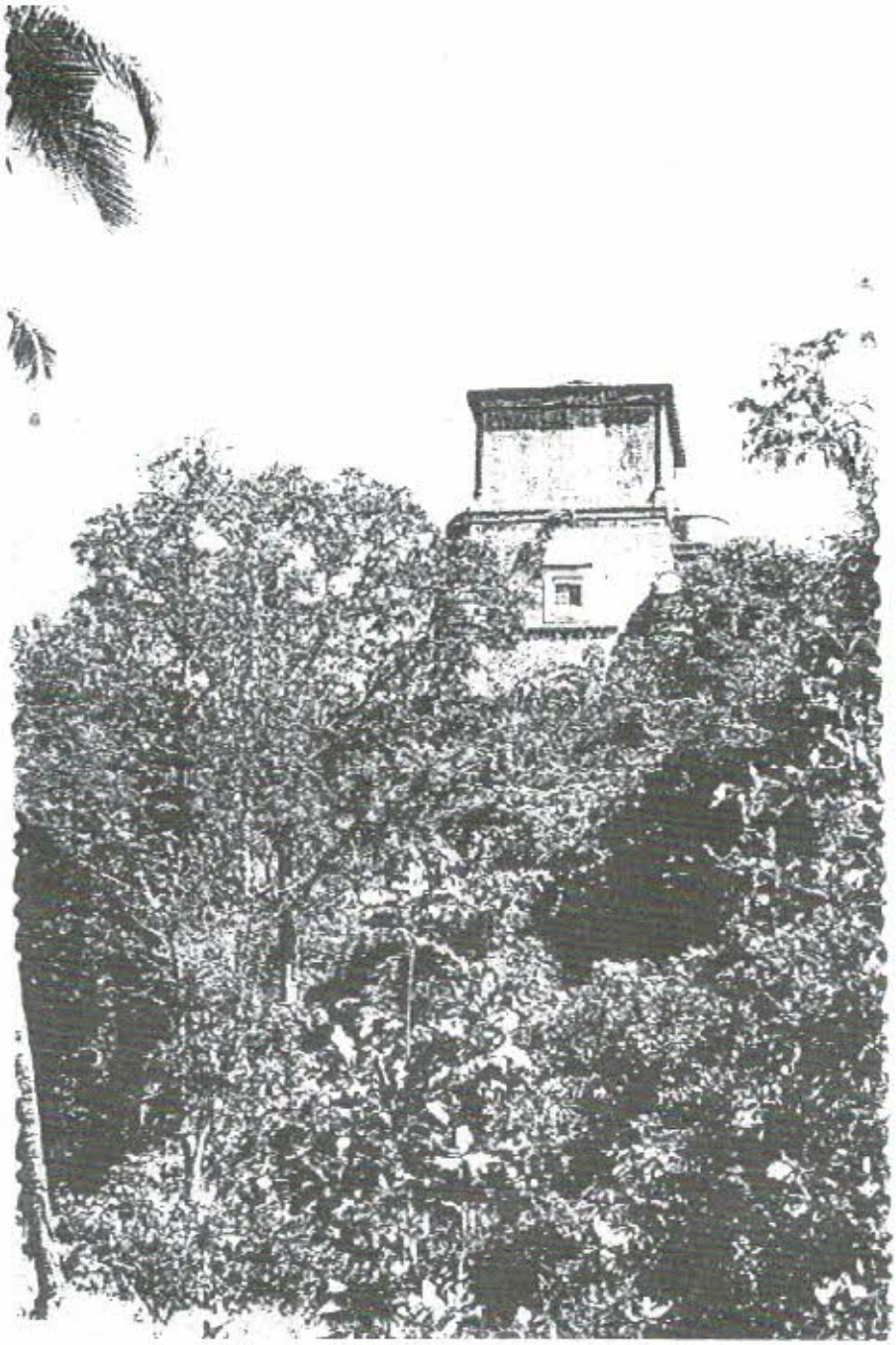
([10]) Peça com o número de catálogo R.15.

O major Boxer ligou especial atenção a tudo quanto se dissera relacionado om a conquista do Gór, tomou alguns apontamentos e prometeu que numa das as próximas visitas a Lisboa iria ao Museu Militar.

À despedida e inesperadamente, disse-me à queima-roupa: amanhã quer ir migo a Velha Goa, ver o Arco dos Vice-Reis reconstruído?



ARCO DOS VICES-REIS RECONSTRUÍDO EM 1952



IGREJA DE SANTO ANTÓNIO, VELHA GOA

Aceitei, sem vacilar, este convite mas, nessa noite, à luz do candeeiro de petróleo, (visto Pondá não estar electrificada), revi todos os meus apontamentos de Velha Goa e consultei os livros que tinha sobre esta antiga capital de Goa([11]).

No dia seguinte encontrei-me, em Pangim, com o Major Boxer, já o dia ia adiantado. Corremos para Velha Goa, atravessámos a «Ponte de Linhares» que, o meu interlocutor não imaginava que, com os seus quarenta e quatro arcos, fosse a ponte mais comprida de toda a Goa.

Não há palavras que possam descrever a sensação estranha e nostálgica que sentem todos aqueles que visitam as ruínas das majestosas igrejas de outrora e percorre os arruamentos silenciosos da que foi «Goa a Doirada», dos Portugueses de antanho.

O Major Boxer também devia ter sentido esse enleio e, os dois, praticamente em silêncio, revivemos momentos históricos do passado ouvindo, só, o murmúrio de uma ou outra fonte e o sussurrar do vento a escoar-se nos palmares e nas inúmeras ruínas de singelas capelas, majestosas igrejas e de enormes conventos pois, como se dizia, «de Velha Goa, só restava tudo o que fora sagrado... o profano desaparecera inteiramente».

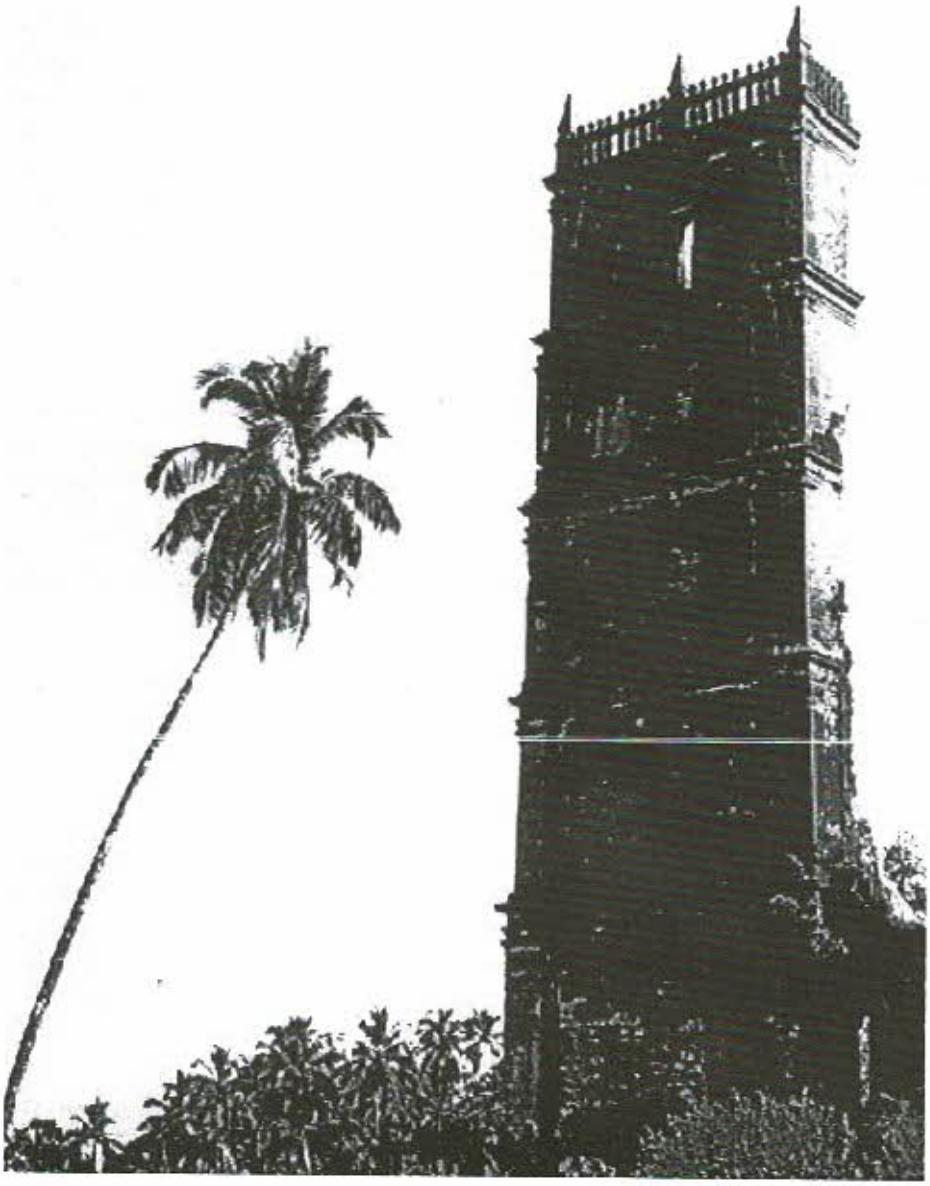
O Major Boxer mostrou grande interesse pelo então recém-construído Arco dos Vice-Reis, ao qual tirou várias fotografias, tomou bastantes apontamentos, fez algumas perguntas e acabou por relembrar a história, desde finais do Séc. XVI, dos arcos dos Vice-Reis, símbolo da autoridade dos Reis de Portugal sobre Goa e demais praças portuguesas espalhadas pela Índia.

Abordamos, já não sei porque razão, o tema de moedas e, então, referiu que nas suas inúmeras viagens tinha juntado algumas, uma das quais considerou tão interessante que, por longos minutos, a revirou nos seus dedos, deixando correr, livremente, os seus pensamentos. Nesse espaço de tempo engendrou a estrutura de um trabalho que, nessa noite, dactilografou, nascendo, assim um seu estudo que correria mundo.

Aproveitei a ocasião para contar que tinha conseguido adquirir, em perdidas oficinas artesanais de ourives de aldeia, algumas moedas de prata da Goa de outros tempos, ainda batidas a pilão, como xerafins, pardáos e rupias, moedas que os goeses de hoje aproveitam para refundir a prata e fazer berloques e amuletos para adorno das mulheres.

O Major Boxer felicitou-me pela aquisição dessas preciosidades e, na sua opinião, todos os militares prestando serviço em Goa, Damão e Diu deviam proceder da mesma maneira procurando salvar esses valiosos testemunhos do passado, antes que fossem irremediavelmente destruídos.

([11]) O Prof. P. Pissurlencar, quando de uma visita ao Bat. Caç. 2, indicou-nos, para um estudo que pretendíamos fazer vários trabalhos seus, um dos quais com o título: «*Primitivas Capitais de Goa*», publicado na Rev. Oriente Português, II.ª Série n.º 1, que deve ser consultado. Pode-se indicar que o 1.º capital teria sido Chandrapur ou Elliá, depois Gopakapura ou Goa Velha, seguindo-se Velha Goa e, nos nossos dias a cidade de Pangim.



TORRE DA VELHA IGREJA DE SANTO AGOSTINHO, VELHA GOA

Estou certo que, infelizmente, foram raros os oficiais do Exército ou da Marinha, que prestaram serviço na Índia, que salvaram algumas dessas vestutas moedas.

Contei, então, um facto da vida real que deixou o major Boxer espantado.

A circulação fiduciária de Goa, à semelhança da Inglaterra e União Indiana, não era decimal. A unidade monetária era a rupia, que se dividia em 16 tangas e, cada uma destas em 12 reais ou quatro «poissás». Ora, nessa ocasião, os reais que corriam em Goa e tinham completa aceitação cambial, eram moedas cunhadas pelo Rei D. Carlos e, até, de reinados anteriores. Tudo era aceite.

Não posso esquecer a admiração do meu interlocutor: «isto só de portugueses... cem anos depois de ter acabado a Monarquia... ainda corriam as moedas dos últimos Reis de Portugal...».

Seguimos, depois, para Pangim e, num saliente do passeio sobre o Rio Mandovi, contemplámos, com admiração, o célebre canhão de ferro forjado construído em 1515 por Fernando Anes, que lhe chamou «Maria»([12]). Séculos depois o povo gôes rebatizaria para «Canhão de Banastarim»; façam o que fizerem – esta vestuta peça quinhentista portuguesa foi, ainda é, e será sempre enquanto existir, um verdadeiro Padrão de Portugal em terras de Goa([13]).

A história desta boca de fogo é deveras interessante e deu-me azo a que falasse, longamente, sobre a sua grande tradição goesa, muito em especial entre as mulheres.

Em pleno século XX, algumas goesas grávidas julgavam que este canhão, a que davam o seu verdadeiro nome de «Maria» tinha poderes sobrenaturais e, como talismã, sentavam-se sobre o seu rodado, desfiando ladainhas em que pediam as graças do Céu para que o filho que estavam gerando «fosse tão forte e bom... como aquele canhão tinha sido»([14]).

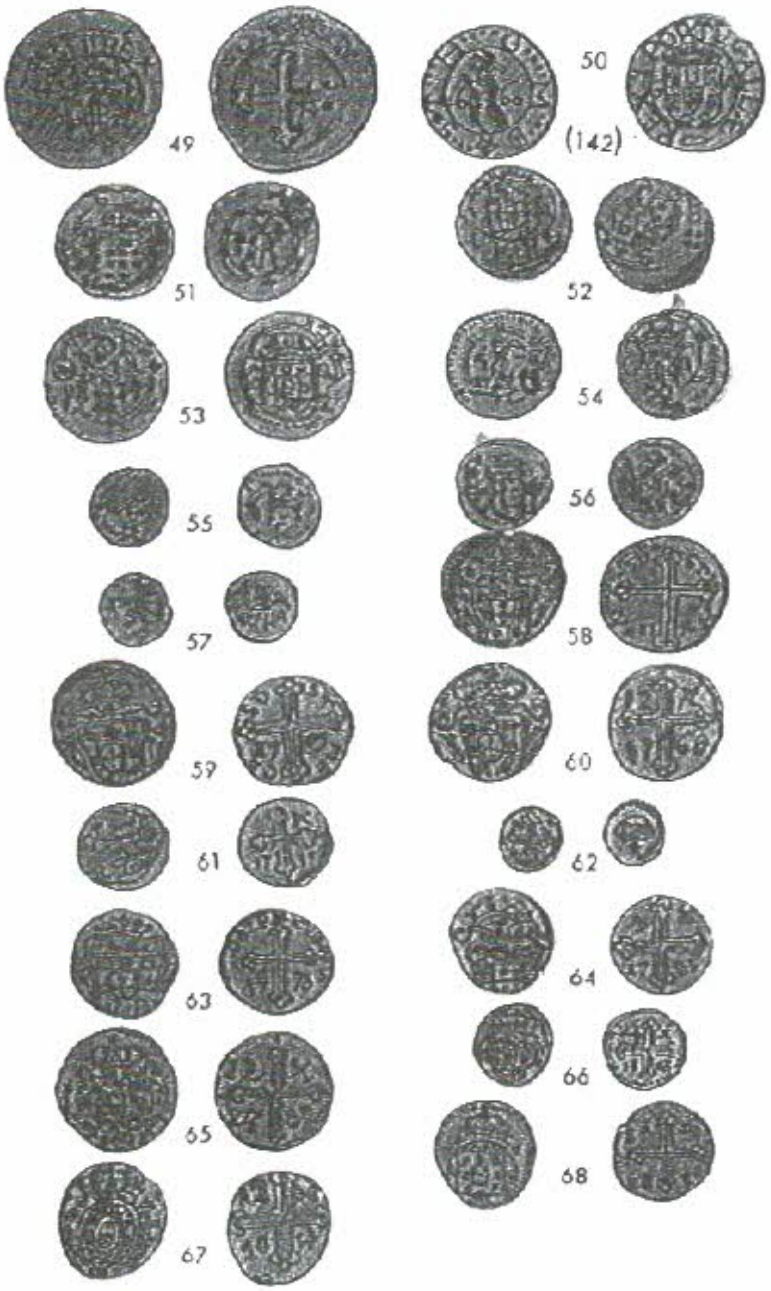
O «Canhão de Banastarim» arrastou-nos à lembrança dos muitos canhões portugueses espalhados pelo mundo e permitiu que rebatesse uma ideia, a meu ver erradamente espalhada, que o poder militar dos portugueses na India se deveu, principalmente, à superioridade da nossa artilharia. Procurei demonstrar que essa ideia era menos correcta porquanto a artilharia dos «rumes» – nome com que os portugueses davam aos mouros que nos combatiam – era muito

---

([12]) Normalmente os fundidores, ou construtores, de artilharia indvidualizavam as suas peças dando-lhes nomes e colocavam legendas como se as peças estivessem a falar, por exemplo: «Eu sou...»; «Fui feita...»; «Sou a justiça...»; «confia em mim...», etc.

([13]) Veja-se o estudo do Gen. Pereira do Vale «Ecos da India: Desfazendo uma lenda. A Peça de Banastarim... «in *Rev. De Artilharia*, ano de 1963. Consulte-se, também o nosso estudo «*O Canhão de Banastarim*» in: *Rev. Soc. Hist. Ind. Portugal*, Ano I, 2.ª Sér., Dez. 1980.

([14]) Veja-se «*Os Milagres dos Velhos Canhões Portugueses*», in: «Jornal Português de Economia e Finanças, n.º 263, ano de 1972 e «Jornal do Exército», n.º 158.

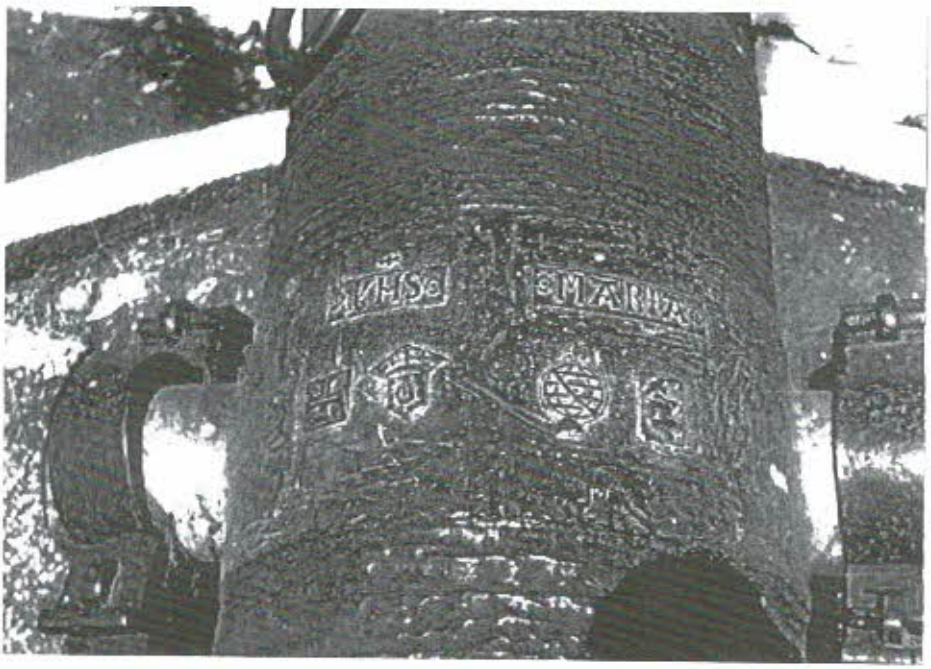


MOEDAS DE GOA BATIDAS A PILÃO, SEC. XV A XIX



PÓRTICO DO PALÁCIO DO HIDALCÃO

superior à nossa, conforme se podia comprovar, com facilidade, no Museu Militar de Lisboa, vendo os enormes canhões, de origem oriental, como a «Peça de Diu», o «Tiro de Diu» e a «Peça de Pondá», pesando entre os 10000 e os 20000 quilos, enquanto os maiores canhões portugueses nunca chegaram a ultrapassar os 3500 quilos.



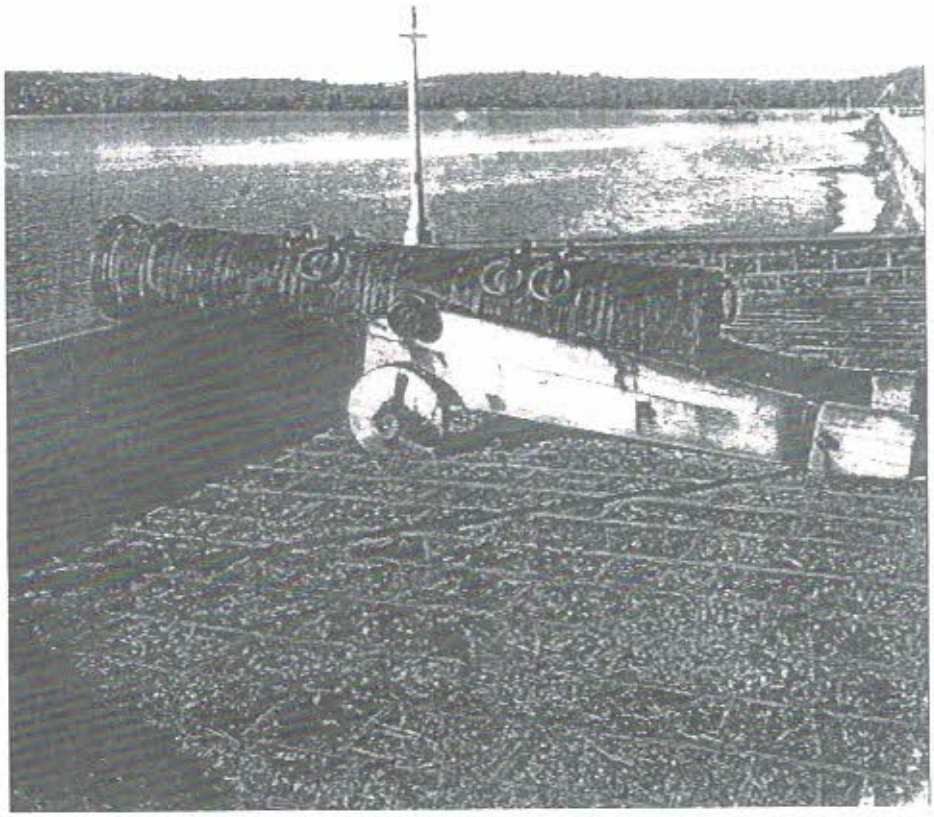
LEGENDAS «MARIA» NO CANHÃO DE BANASTARIM

O major Boxer não se mostrou convencido e prometeu que não só iria visitar o Museu Militar de Lisboa como também se debruçaria, nos seus estudos, sobre esta matéria.

Geralmente o "pôr-do-sol" em Goa era espectacular. O Céu, na faixa do poente, cobria-se de belos estratos de nuvens, de maravilhosos tons, começando pela cor de Salomão acabando numa cor de fogo vivo e, muita gente dizia que, com facilidade, se via o "raio verde".

Nesse dia, junto ás águas sussurrantes do Mandovi, vimos um "pôr do Sol" verdadeiramente maravilhoso.

Ainda tivemos tempo, a caminho do Hotel Mandovi, que era o mais luxuoso edificio de Pangim, de trocarmos algumas palavras. Inesperadamente o



CANHÃO DE BANASTARIM

major Boxer teve um pequeno desabafo que nunca o esqueci.

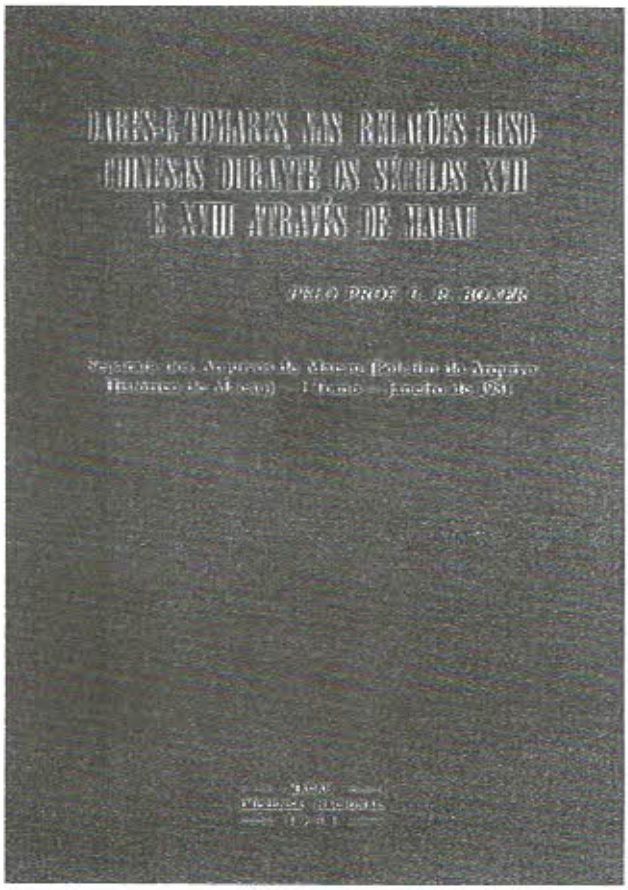
Baseado na nossa conversa e com o seu excepcional espírito de observação apontou alguns traços semelhantes das nossas vidas: «ambos, quando adolescentes, tivemos um modelo de um veleiro com o qual brincávamos – e mutuamente confessámos que ainda o fazíamos – içando as velas, arreando as embarcações ou largando os ferros; ambos quisemos ir para a Marinha, não o conseguindo por falta de visão e, ambos, tínhamos «encalhado» no Exército e, embora gostássemos de artilharia, ambos fomos para infantaria». Seguidamente focou dois aspectos da nossa vida: «ambos estávamos «apaixonados», ele por Macau e eu por Goa»([15]).

A nossa conversa acabou com um conselho que, ainda hoje, procuro seguir: «escreva tudo o que sabe... comece por poucas linhas e estas, como

([15]) Mais tarde constatei que tínhamos mais coisas em comum: ambos gostávamos de criptografia; ambos queríamos ter tido filhos e netos, mas tivemos filhas e netas.

uma bolinha de neve rolando na História, vão crescendo, crescendo, até se transformarem num livro...» para exemplo ofereceu-me dois pequenos folhetos de sua autoria, escritos quando ainda era capitão, os quais estavam cheios de anotações e rasuras([16]).

Infelizmente, as consequências de uma vida militar andando de diligência em diligência junto das fronteiras de Goa ou em transferências de quartel para quartel, fizeram com que perdesse esses livros, nos quais tinha muito interesse. Só uns anos mais tarde consegui consultar um deles, na Biblioteca do Exército, as «Expedições Militares Portuguesas em auxílio dos Mings contra os Manchus».



Ao Grande Coronel Valdez dos Santos,
com a maior consideração e admiração de C.
18/iv/82

Passaram-se mais de vinte anos... Em 1979, nas vésperas de uma mesa redonda que se realizou nesta Academia de Marinha sobre a expansão portuguesa no Oriente, organizada pelo saudoso Almirante Teixeira da Mota, voltei a encontrar o Professor Charles Boxer. Este, mal me viu, disse logo: «Você era o oficial artilheiro do quartel que visitei em Goa!»

Perante a minha afirmativa – embora nunca tivesse sido oficial de artilharia – começou a desbobinar recordações da sua visita a Velha Goa e das nossas conversas nas quais, segundo disse, tinha

([16]) Intitulados: «Expedições Militares Portuguesas em Auxilio dos Mings contra os Manchus. 1621-1647 » e «Dares-e-Tomares nas relações Luso-Chinesas».

6. 12

EXPEDIÇÕES MILITARES PORTUGUÊSAS EM AUXÍLIO DOS MINGS CONTRA OS MANCHUS

1621 - 1647

PELO

CAPITÃO C. R. BOXER



ESCOLA TIPOGRÁFICA SALESIANA - MACAU-CHINA

pensado muito mas não disse se tinha modificado a sua opinião sobre o emprego da artilharia portuguesa no Oriente.

Face á nossa conversa, de imediato e sem possibilidade de recusa da minha parte, o Almirante Teixeira da Mota nomeou-me para, no dia seguinte, na sessão da «mesa redonda», contrapor ao Prof. Boxer.

A figura intelectual deste ilustre professor e o seu conceituado nome no mundo da ciência histórica era tão grande que eu, confesso, tremi de pavor ante a ideia de ter de contrapor ao Professor Boxer e tentar rebater ou discutir algumas das suas opiniões.

Para mim foi uma noite de estudo a rever velhos apontamentos sobre a história de Goa e da nossa artilharia no Oriente e a engendrar a estrutura de uma possível intervenção, que procuraria que fosse sobre Artilharia.

Mas, o Homem põe... e Deus dispõe... o Prof. Boxer orientou o tema da discussão quase exclusivamente sobre Macau e, entre muitas coisas, referiu-se ás fundições de canhões ali existentes nos meados do Séc. XVII e lastimou que hoje não existisse, em toda a cidade, um único canhão daquelas seculares fundições.

Era um assunto de que tinha alguns conhecimentos pois, na altura estava a fazer um estudo sobre o fundidor de Macau, Manuel Bocarro.

Intervi com uma certa facilidade mas, no meio do debate, usei de um argumento bem infeliz dizendo: «estou dentro deste assunto porquanto sobre o mesmo consultei, nos arquivos de Goa e de Lisboa,... uns cinco mil documentos!»

Lembro-me, perfeitamente, da cara risonha e da respostas do Prof. Boxer: «Coronel! Coronel! Se consultou cinco mil documentos, creia que eu, sobre este assunto, consultei, pelo menos dez mil!...» No entanto acabou por dizer que, por não estar perfeitamente documentado, mais tarde responderia com pormenor.

Para mim... foi uma verdadeira vitória.

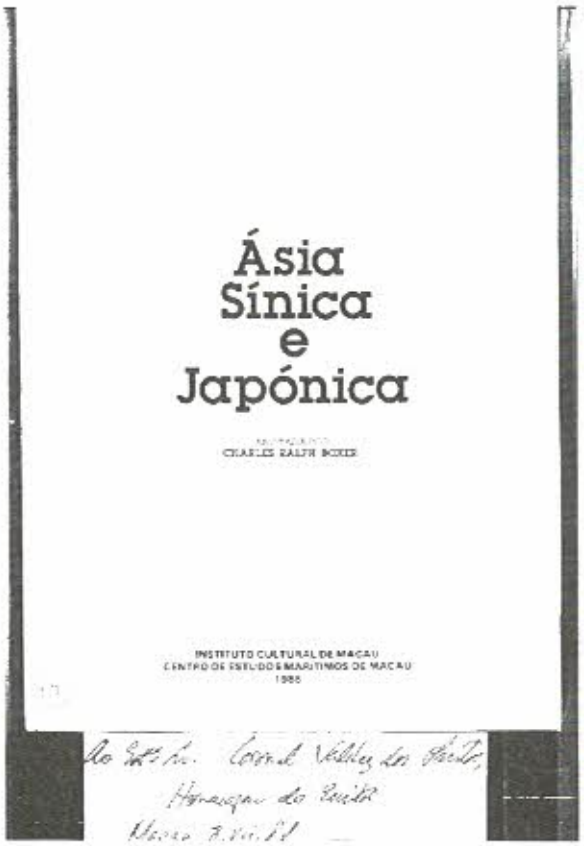
No final da sessão o Prof. Boxer ofereceu-me, com a respectiva dedicatoria, três folhetos que acabara de publicar e, mais tarde, escreveu-me([17]) sobre o assunto que ficara em aberto, o que deu azo a que encetássemos uma regular correspondência.

Comecei por lhe mandar um pequeno artigo de minha autoria sobre o «Canhão de Banastarim» – inspirado na conversa que tínhamos tido em Goa – e sei que foi do seu agrado porquanto, quando o agradeceu, referiu que tinha enviado uma cópia ao Prof. Eric Axelson([18]) com quem nos correspondíamos, grande admirador dos portugueses da época dos Descobrimentos.

([17]) Infelizmente, por mau arquivamento ou por extravio e inutilização em três inundações nos nossos arquivos pessoais não foi possível encontrar esta ou qualquer carta enviada pelo Prof. Boxer.

([18]) Historiador sul-africano, grande admirador dos portugueses. Descobriu o Padrão de Bartolomeu Dias e foi o autor do Livro: «Congo to Cape. Early Portuguese Explorers», Londres, 1973.

Como consequência directa de ter contraposto o Prof. Boxer, publiquei, muito ampliada, a minha intervenção e um dos primeiros exemplares saídos da tipografia foi-lhe logo enviado. Qual não foi o meu espanto quando, ainda não se tinha passado um mês, recebi um seu amável agradecimento, com algumas indicações muito pertinentes e de grande interesse. Mais tarde, num Congresso de História Indo-Portuguesa([19]) fez um pequeno comentário sobre o meu livro, discordando de algumas das minhas afirmações, com base num importante documento([20]) que me passara despercebido e de que, depois, me ofereceu uma cópia dactilografada e por si anotada.



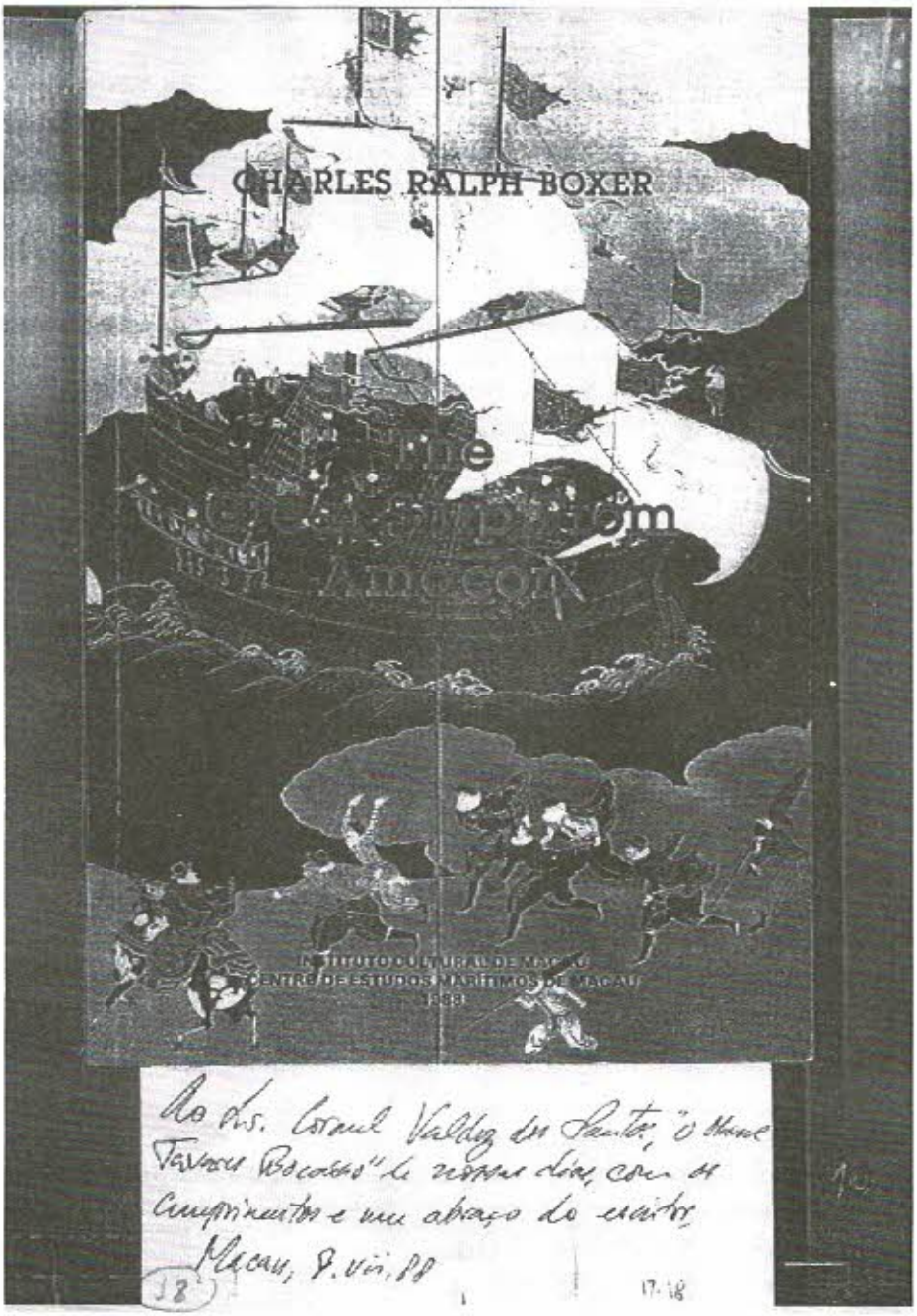
Face ao título que tinha dado ao meu livro «Manuel Bocarro o Grande Fundidor», desde essa altura, finais de 1981, o Prof. Boxer alcunhou-me ([21]) e passou a chamar-me na nossa correspondência pessoal, por «o Manuel Bocarro, dos nossos dias» e, a partir de então, qualquer publicação sua, que julgasse ser do meu interesse, oferecia-me acompanhada de uma amável carta.

Das últimas vezes que estive com o Prof. Charles Boxer foi em Macau, nos anos de 1988 e 1989.

([19]) II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Lisboa, 1980. Vejam-se as respectivas Actas, publicadas em 1985 pelo Inst. Invest. Cientifica Tropical e Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, pág. 32, nota(1).

([20]) Documento constante do livro das Monções n.º 31, fls: 152-153, micro-filmado na Filmoteca Ultramarina Portuguesa: F3G1D10 (43/5 e 44/1,2).

([21]) Aliás era costume do Prof. Boxer conforme indicou o Prof. Luís de Albuquerque, a pág. XI nas suas «Palavras de Abertura» do livro «O grande Navio de Amacau», Macau, Fundação Oriente, Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.



Ao Dr. Israel Vallez dos Santos, "O Mundo Português Recordado" de mesmo dono, com os cumprimentos e um abraço do autor
Macau, 8. VIII. 90

Conversamos muito, recordando Goa, relembrando, em especial, a sua invasão pela União Indiana mas, as nossas conversas eram, praticamente, sobre a História de Macau, a cidade que ele tanto amava.

O Prof. Boxer acabara de rever a edição da «Ásia Sínica e Japónica» do frade arrábido José de Jesus Maria, escrita em 1745, contando a história de Macau desde o seu começo até aquela data. Com grande trabalho anotara, cuidadosamente esta obra mas, quer a sua primeira edição em 1941 quer a actual, não tinham sido do seu agrado, dado o seu aspecto gráfico. Por isso, com ajuda do Almirante Manuel Vilarinho, então director do Centro de Estudos Marítimos de Macau, ia acompanhar com o maior cuidado a próxima publicação de um seu novo livro: «O Grande Navio de Amacau» e procederia de igual modo, com a prevista publicação de um outro livro: «Fidalgos no Extremo Oriente» cujo original tinha escrito há já mais de cinquenta anos.

Recordo-me que, na nossa última conversa, falou da sua vasta bibliografia e do interesse que tinha que a mesma, um dia ficasse concentrada numa antologia, e dos livros que ainda tencionava escrever, antes de morrer.

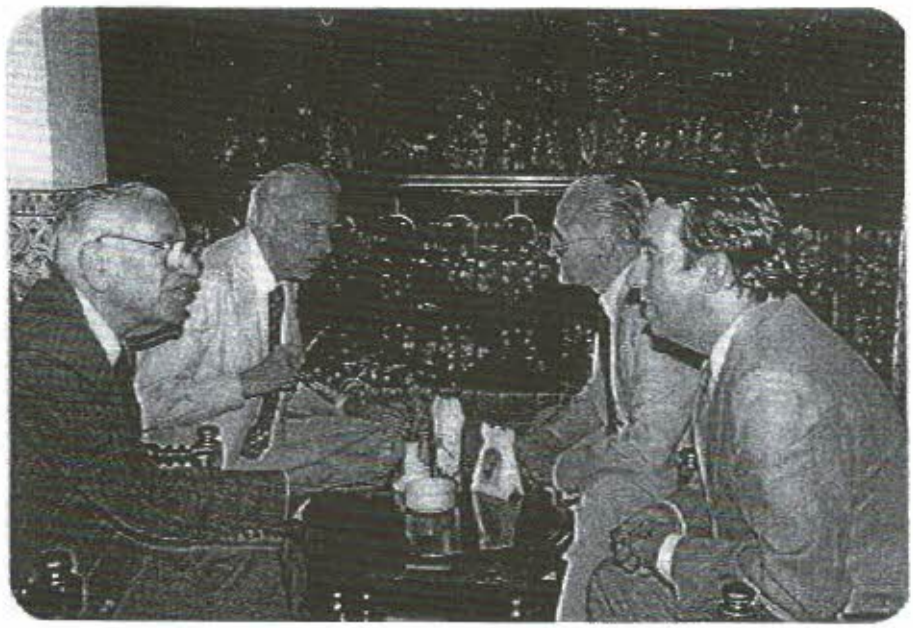
Inesperadamente disse-me que já tinha esquecido os horríveis três anos que passara nas prisões japonesas e que lhes perdoava. Depois, não sei porque razão, «aconselhou-me» que fizesse o mesmo quanto aos indianos que tinham invadido Goa. De futuro ia procurar descansar, arrumar os seus papeis e livros e tentar realizar um seu sonho: publicar uma colectânea de todas as suas obras e trabalhos literários.

À despedida, deu-me uma amigável palmada nas costas e disse--me, talvez com uma certa tristeza. «Adeus... meu velho Bocarro!»... creio que ambos tivemos o pressentimento que jamais nos veríamos...

O Prof. Charles Boxer não cumpriu, completamente, o que queria fazer. Tive conhecimento que ainda acompanhou de muito de perto a publicação do seu livro «O Império Marítimo Português. 1415-1825»; mas não tive conhecimento que tivesse feito qualquer diligência para reunir a sua vasta e importantíssima obra numa grande colectânea. Ao que julgo, poucos anos antes da sua morte, a sua preciosa colecção de livros e documentos raros, de interesse fundamental para a História de Portugal... foi vendida para uma Universidade dos Estados Unidos da América.

Hoje, volvidos mais de vinte anos depois do nosso último Adeus, aproveitando o dia em que a Academia de Marinha, em justa homenagem, comemora o centenário do seu nascimento, tornei público os poucos contactos que tivemos, desfiei lembranças de conversas passadas, recordei-o com nostalgia e agora apenas murmuro, com saudade:

«Adeus... meu velho Amigo e Mestre, Professor Charles Boxer...».



ÚLTIMA FOTOGRAFIA COM O PROF. CHARLES BOXER

ACADEMIA DE MARINHA

DIA DO MAR 2004
17 DE NOVEMBRO

CONTRIBUIÇÃO CULTURAL DA MARINHA PARA A VALORIZAÇÃO DA NAÇÃO

JOSÉ PINTO BASTOS SALDANHA

IMPOSIÇÃO DA COMENDA DA ORDEM DE SANTIAGO DE ESPADA AO COMTE ESTÁCIO DOS REIS

QUATRO (DOS) PILARES DA EXPANSÃO PORTUGUESA

ANTÓNIO ESTÁCIO DOS REIS

ASPECTOS SOCIOLÓGICOS DA MARINHA E DA SUA RELAÇÃO COM A SOCIEDADE PORTUGUESA: – VALORES, NORMAS E MUDANÇA SOCIAL.

JOÃO MOREIRA FREIRE

LISBOA – 2004
XIX

DIA DO MAR 2004*

Abertura da Sessão pelo Presidente da Academia de Marinha V/Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti em 17 de Novembro de 2004.

Ex.mo Senhor Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada em representação de Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada
Ex.mo Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa
Ex.ma Senhora Vice-Presidente da Academia de Marinha
Ex.mo Senhor Presidente da Secção de Geografia dos Oceanos da SGL
Ex.mos Senhores Almirantes e Senhores Membros Eméritos
Senhores Académicos e Senhores Convidados
Minhas Senhoras e meus Senhores

É para mim grande honra e uma enorme satisfação dirigir-me a Vossa Excelência, Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, para lhe agradecer ter aceite o convite para presidir a esta Sessão da Academia de Marinha, a quinta Sessão Solene do presente ano, em representação do senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Ao verificar que não podia presidir à esta cerimónia, como era sua vontade, o Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior fez questão de esclarecer que só circunstâncias imprevistas e os altos interesses da Marinha, o levavam a não estar aqui hoje.

E pediu-me que informasse os senhores académicos e os senhores convidados que, por decisão do Governo tomada ontem durante a tarde, após o Conselho de Ministros realizado a bordo do Navio Escola Sagres, deveria estar a esta hora em trânsito para Viana do Castelo, acompanhando Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar na assinatura do Contrato Quadro para a construção de mais seis navios patrulhas oceânicos (NPO) e de cinco lanchas de fiscalização costeira, para a nossa Marinha.

Todos nós temos perfeita consciência da importância desta nova fase do vasto programa de renovação da Armada Portuguesa que, para além destes onze navios, dos dois navios hidrográficos já transformados e reequipados e dos quatro patrulhas cuja construção já tinha sido anteriormente aprovada, incluirá ainda dois novos submarinos, duas fragatas cedidas pelos Estados Unidos e um navio polivalente-logístico.

---

* Sessão realizada em cooperação com a Sociedade de Geografia de Lisboa Integrada nas Comemorações da semana do Mar.

A este programa que estará totalmente aprovado antes do próximo Dia da Marinha, seguir-se-á, a curto prazo, a construção de um navio reabastecedor de esquadra (AOR), para substituir o «Bérrio».

Por outro lado, prossegue a bom ritmo o reequipamento dos fuzileiros, dos mergulhadores e dos meios da Direcção-Geral de Autoridade Marítima.

O senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada frisou ainda que não desejava que se diminuísse em nada a solenidade desta sessão, pelo que se faria representar por quem legalmente o substitui nestes impedimento, o Vice-Chefe do Estado-Maior.

Assim, com a presença de Vossa Excelência, Senhor Almirante, que novamente agradeço, poderemos cumprir integralmente o programa que tínhamos anunciado para esta sessão solene.

É também para todos nós uma grande honra, e muito nos desvanece, ter o Chefe do Estado-Maior da Armada decidido escolher a nossa Sede e o decorrer de uma sessão solene, para que fosse imposta a um dos nossos membros, o Comandante António Luciano Estácio dos Reis, a alta condecoração que lhe foi concedida por Sua Excelência o Presidente da República.

Há ainda uma outra razão para considerar que esta Sessão Solene tem um valor e um interesse muito particulares.

É a primeira vez que a Academia de Marinha desenvolve, na sua sede, uma acção de cooperação com a Sociedade de Geografia de Lisboa, a prestigiada e antiga Instituição cultural a que a Marinha, desde a sua fundação, esteve tão estreitamente ligada. Todos nós, marinheiros, nos habituámos, desde os tempos em que frequentámos a Escola Naval, a respeitar e estimar a Sociedade de Geografia, pelo muito que ela representa para a Marinha e para a História de Portugal.

Agradeço muito sinceramente a Vossa Excelência, Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, Senhor Professor Engenheiro Luís Aires-Barros, a sua presença nesta sessão e a oportunidade que nos ofereceu, com tão honrosa colaboração.

O programa das comemorações da «Semana do Mar» em que estamos a participar e que ontem teve início com o «Dia Nacional do Mar» na Sociedade de Geografia de Lisboa com a presença do Senhor Secretário de Estado dos Assuntos do Mar é, fundamentalmente, da responsabilidade do Senhor Almirante José Manuel Pinto Bastos Saldanha, Presidente da Secção de Geografia dos Oceanos da Sociedade de Geografia de Lisboa, a quem felicito pelo trabalho notável que vem desenvolvendo, há já alguns anos, e a quem agradeço o convite que me dirigiu para incluir a Academia de Marinha nesse programa.

Por último, desejo agradecer aos dois conferencistas que aceitaram prontamente o convite que lhes formulei para hoje nos apresentarem comunicações

relacionadas com o evento, uma tratando aspectos mais científicos, outra de carácter mais sociológico:

O senhor Comandante António Luciano Estácio dos Reis vai abordar o tema «*Quatro (dos) Pilares da Expansão Portuguesa*», e o Senhor Professor Doutor João Moreira Freire falará sobre «*Aspectos sociológicos da Marinha e da sua relação com a Sociedade Portuguesa: Valores, Normas e Mudança Social*».

Mas, antes de termos o prazer de ouvir os nossos conferencistas, peço ao Senhor Almirante Pinto Bastos Saldanha que nos faça uma muito breve exposição sobre o programa que vem desenvolvendo e a que há pouco me referi.

CONTRIBUÍÇÃO CULTURAL DA MARINHA PARA A VALORIZAÇÃO DA NAÇÃO

Comunicação apresentada pelo C/Almirante José Pinto Bastos Saldanha em 17 de Novembro de 2004, na Academia de Marinha.

Senhor Vice-Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada em representação de Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada
Senhor Presidente da Academia de Marinha
Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa
Senhores Almirantes
Ilustres Convidados
Senhoras e Senhores

Celebrou-se ontem, 16 de Novembro de 2004, o Dia Nacional do Mar em várias iniciativas como foram o Conselho de Ministros dedicado aos assuntos do mar, que reuniu a bordo do N. E. «Sagres», e a sessão solene efectuada na Sociedade de Geografia de Lisboa, durante a qual foi lida uma mensagem de Sua Excelência o Senhor Presidente da República e intervieram o Dr. Tiago Pitta e Cunha, ex-coordenador da Comissão Estratégica dos Oceanos, e Sua Excelência o Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, Dr. Nuno Fernandes Thomaz. O Dr. Tiago Pitta e Cunha abordou a importância estratégica do nosso património marítimo-cultural como elemento essencial de uma política nacional dos oceanos, no quadro do relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, designado por «O Oceano, Um Desígnio Nacional para o Século XXI». O Dr. Nuno Fernandes Thomaz deu conta do conjunto de medidas aprovadas nessa manhã pelo Conselho de Ministros com incidência em assuntos pendentes, designadamente o sistema de controlo de tráfego marítimo e a adesão ao fundo de compensação para cobrir acidentes de poluição marítima por hidrocarbonetos.

Reconhece-se que este ano o Dia do Mar recebeu consagração nacional pelo conjunto de iniciativas que foram organizadas no âmbito da Semana o Mar, as quais se indicam em seguida:

a) 12 e 13 de Novembro, VI Jornadas da Cultura Marítima – As zonas costeiras nos aspectos económicos, culturais, ambientais e sociais, organizadas pela Câmara Municipal, Capitania do Porto e Museu etnográfico e arqueológico Joaquim Manso, da Nazaré.

b) 14 de Novembro, Seminário: Por uma pesca com futuro!, iniciativa do Fórum sócio económico das pescas de Peniche, no âmbito do projecto ISTMO, em Peniche.

c) 15 de Novembro, Exposição de poemas de Sophia de Mello Breyner Andresen, seguida do lançamento da antologia de poemas Mar, pela Editorial Caminho e o Conselho de administração do Oceanário de Lisboa, 18:30, no Oceanário de Lisboa.

d) 16 de Novembro, Dia Nacional do Mar, em:

– Sociedade de Geografia de Lisboa (Encontro da Rede Nacional de Cultura do Mar, sessão solene comemorativa, exposição bibliográfica da obra de João Gomes Vieira, exposição sobre Marinas da nossa costa, do pintor Peter Gabor Balikó, venda de exemplares da medalha comemorativa)
– Museu Marítimo de Ilhavo (aposição do carimbo comemorativo do Dia Nacional do Mar, exposição de fotografia «A Campanha do Argus», de Alan Villiers, e apresentação de DVD e noite de poesia – Dia do Mar, de Sophia Meilo Breyner pela Rota da Poesia);
– Câmara Municipal do Funchal (inauguração da Mostra «Os Nossos Museus do Mar»; nos Paços do Concelho);
– Câmara Municipal de Sesimbra (exposição «Nós e o Mar», da Associação Nacional de Municípios Portugueses, no Clube Sesimbrense);
– Museu do Mar – Rei D. Carlos, Cascais (atribuição do Prémio do Mar Rei D. Carlos 2004 e lançamento do trabalho vencedor da edição referente ao ano de 2002).

e) 17 de Novembro, Sessão A Contribuição Cultural da Marinha para a Valorização da Nação, na Academia de Marinha, 17:00.

f) 18 de Novembro, Conferência de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, no Clube Militar Naval, 21:00.

g) 20 de Novembro, Exposição Barcos Memórias do Tejo, no Núcleo Naval do Ecomuseu do Seixal, na Arrentela.

h) 22 a 26 de Novembro, Jornadas do Mar, na Escola Naval, Alfeite.

i) 24 de Novembro, mesa-redonda sobre A Rede Nacional de Cultura do Mar, no Clube Militar Naval, 21:15.

O Dia Nacional do Mar foi institucionalizado pela Resolução n.° 83/96 do Conselho de Ministros que deste modo consagrou o dia 16 de Novembro, data de entrada em vigor em 1994 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Recordo a sua primeira comemoração na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1999, e o carinho e o interesse que o seu Presidente, o saudoso Almirante António de Sousa Leitão, lhe dedicou. Recordo, ainda, a ousadia de se cunhar a primeira medalha comemorativa. E recordo, mais, a estupefacção de pessoa amiga sobre o que era isso: o Dia do Mar.

Iniciou-se, assim, uma caminhada, que recebeu a designação de «A sociedade civil e o Mar» com a finalidade de contribuir para a consciencialização da opinião pública relativamente à importância dos oceanos e das zonas costeiras, em termos dos valores que representam e dos riscos que enfrentam. Aliás, o envolvimento intentado da sociedade civil é feito segundo a concepção do economista escocês Adam Smith, fundador da teoria de mercado, que a reconheceu como um dos três elementos essenciais de um sistema de governação ou governança, cuja durabilidade dependia, na sua visão, do equilíbrio adequado entre o estado, o mercado e a sociedade civil.

A comemoração do Dia Nacional do Mar passou a ser, por iniciativa da Sociedade de Geografia de Lisboa, uma oportunidade anual para reflectir sobre a temática dos oceanos e prestar reconhecimento público a portugueses que se tenham distinguido no desenvolvimento e divulgação do conhecimento do mar e do nosso património. Sucessivamente, foram evocados pela actualidade da sua obra: em 1999, o Prof. Luiz Saldanha, em 2000, o Comandante Baldaque da Silva e, em 2001, o Dr. Alfredo Magalhães Ramalho. A partir de 2002, considerou-se que era importante as Jornadas sairem da Rua das Portas de S. Antão, onde se situa a sede da Sociedade de Geografia, ao encontro da realidade marítima e começar a urdir com a Sociedade Civil uma rede informal relacionada com o património marítimo e as culturas ribeirinhas, por forma a estabelecer pontes, primeiro com os museus do mar e depois com as comunidades piscatórias, em encontros que se realizaram em 2002 e 2003 na Sociedade de Geografia de Lisboa.

Entretanto, começou a tornar-se mais nítida a necessidade de salvaguardar e valorizar o património marítimo, cujo sucesso só será possível com um esforço concertado que envolva instituições, públicas e privadas, e associações cívicas e cidadãos interessados; essas preocupações levaram um grupo de portugueses, reunido na Nazaré em 11 de Maio de 2002, a propor a instituição da Rede nacional de Cultura do Mar, contemplando os objectivos seguintes:

- promover a cooperação e desenvolver o trabalho em parceria por forma a desencadear sinergias conducentes a intervenções concertadas e eficientes para preservar e divulgar o legado da ancestral ligação de Portugal ao mar;
- envolver as comunidades ribeirinhas e particularmente as populações piscatórias na consciencialização, defesa e valorização do património marítimo, cuja participação é decisiva para dinamizar todo o processo de construção de redes no âmbito local;
- instituir uma estrutura de comunicação, essencial ao processo de construção ascendente da rede nacional a partir das redes locais;
- contribuir para o inventário sistemático do património marítimo, e
- promover o estudo e a divulgação das culturas ribeirinhas.

Este ano, pretende dedicar-se o esforço da comemoração do Dia Nacional do Mar ao lançamento dos fundamentos da Rede Nacional de Cultura do Mar com a finalidade de se criar uma estrutura ampla que, integrada no movimento de patrimonialização marítima em curso, contribua para preservar e divulgar a memória das comunidades ribeirinhas. Uma tal proposta insere-se na sequência lógica das evocações anteriores: os Museus do Mar em 2002 e as Comunidades Piscatórias em 2003.

A Rede Nacional de Cultura do Mar é uma constelação de redes locais, podendo algumas delas integrar-se regionalmente. A estrutura local baseia-se numa rede comunitária constituída por município, universidade e escolas, administrações portuárias, organizações económicas e sociais, empresas e órgãos de comunicação social, associações cívicas e cidadãos. Pretende-se que seja um espaço de encontro e permuta de experiências e informação, aberto, permanente, orientado por objectivos de cooperação comuns na divulgação da realidade patrimonial e no processo da sua preservação e reconstrução, tendo por finalidade a sensibilização e consciencialização públicas e a prestação de um contributo para a educação ambiental e cívica. O processo de construção da rede nacional é ascendente, isto é, assenta prioritariamente no seu desenvolvimento a partir das comunidades locais, com o apoio de um sistema de comunicação e de um esquema de articulação, assuntos a debater no Encontro da Rede Nacional de Cultura do Mar.

Importa ainda referir que um consórcio coordenado pela Sociedade de Geografia de Lisboa está a ultimar um projecto de apoio ao lançamento da Rede Nacional de Cultura do Mar e que está aberta uma subscrição pública de apelo à adesão institucional e à participação cívica e o seu resultado será apresentado aos órgãos de soberania e divulgado pela comunicação social. Em seguida, transcrevo o parágrafo operativo daquele apelo:

«As instituições, públicas e privadas, e a sociedade civil em geral, com particular realce para as comunidades ribeirinhas, devem contribuir decisivamente para a necessária reafirmação da nossa identidade marítima, ao assumir um papel relevante na concretização da Rede Nacional de Cultura do Mar:

- comungando preocupações de salvaguarda do nosso Património Marítimo;
- reconhecendo-lhe valor económico e simbólico e, bem assim, uma função social de ajustamento das comunidades em crise;
- identificando-se com a necessidade de preservação e divulgação da memória das comunidades ribeirinhas, e
- participando, ou prestando apoio, no processo incessante de construção e reconstrução do património marítimo.

Os subscritores desta Declaração, julgando cumprir simplesmente um dever para com a Pátria no entendimento que têm do Mar como desígnio permanente de Portugal, APELAM à adesão institucional e à participação cívica na implantação da Rede Nacional de Cultura do Mar.»

É, portanto, no contexto da comemoração do Dia Nacional do Mar que se insere a presente sessão, promovida em boa hora pela Academia de Marinha em parceria com a Sociedade de Geografia de Lisboa, para assinalar o significativo contributo patrimonial da Marinha. Aproveito esta oportunidade para saudar os nossos ilustres conferencistas, Comandante Estácio dos Reis e Professor João Freire, e agradecer-lhes os testemunhos que permitirão evidenciar, uma vez mais, o riquíssimo património naval e as suas fontes e a cultura organizacional ímpar da Marinha, cimento indispensável à sua afirmação na defesa intransigente da nossa ancestral ligação ao Mar.



Nesta sessão foi imposta pelo Vice-Almirante Vice CEMA a comenda da Ordem Militar de Santiago de Espada ao C.m.g António Luciano Estácio dos Reis com que foi agraciado pelo Presidente da República (Alvará de 04 de Julho de 2002)

QUATRO PILARES DA EXPANSÃO PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo C..m.g. António Luciano Estácio dos Reis, na Academia de Marinha, em 17 de Novembro de 2004.

Há cerca de dois meses, o almirante Sacchetti, convidou-me para participar nas Comemorações do Dia Nacional do Mar, apresentando uma comunicação nesta Academia. O tema proposto seria a contribuição portuguesa para o Conhecimento dos Mares.

É evidente que respondi que me sentia muito honrado com o convite e que iria, com todo o gosto, satisfazer o pedido. Todavia, perguntei, a mim mesmo, o que é que se poderia dizer acerca deste assunto que ainda não tivesse sido dito.

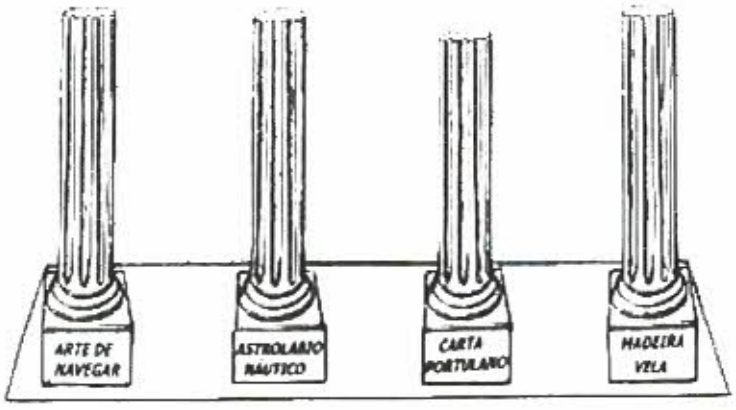
É verdade que o tempo sugerido para esta minha palestra era limitado, pois haveria outro conferente, e isso encorajou-me pois, assim, o enfado que iria causar a V. Exas seria – pareceu-me – de certo modo aceitável.

Quando pensava o que iria escrever, veio à minha memória – não sei bem porquê – aquele famoso filme que, em 1963, David Lean realizou sobre esse inesquecível Lawrance da Arábia. E esta associação resultou, talvez, do facto do Deserto, onde o filme se desenrola, ter muitas afinidades com os oceanos imensos que foram palco dessa desmedida epopeia portuguesa. De facto, em ambos – no mar e no deserto – se navega, melhor, se navegava, com o recurso aos astros.

Mas ao recordar o filme, que muito de nós vimos, lembrei-me da obra que muitos de nós lemos e à qual Lawrence chamou Os Sete Pilares da Sabedoria. Como este título não é original, dado que Lawrence o foi buscar a um dos provérbios da Bíblia (IX, 1), atrevi-me a chamar, muito facciosamente Quatro Pilares da Expansão Portuguesa, à parte dessa saga incomparável que foi a Descoberta do Mundo. Os restantes três pilares – admitindo que são sete, ao todo, como os da Sabedoria – foram, na minha modesta opinião, a Aventura, a Temeridade e, indiscutivelmente, a procura de uma vida melhor ou, talvez, a difusão da Fé.

Os quatro pilares que privilegiei, porque dizem respeito ao Mar – estão projectados no écran e foram desenhados por Raul de Sousa Machado que, graciosamente os embelezou, travestindo-os de colunas gregas. São eles:

– A Arte de navegar
– Os Instrumentos náuticos, onde destaquei o astrolábio náutico
– A Cartografia
– A Construção naval, responsável pelos navios de madeira e de vela



QUATRO PILARES DA EXPANSÃO PORTUGUESA

Estes são os pilares que os Portugueses foram construindo, pedra a pedra, ao longo de três séculos e que ficaram longe desse magnífico edifício que hoje desfrutamos. É por isso que os pilares, apresentam soluções de continuidade.

Antes de prosseguir, queria dizer-vos que, quando se estuda a Náutica desenvolvida pelos Portugueses, o que mais nos espanta é irmos encontrando muitos actores e poucos autores. De facto, nós sabemos os nomes dos capitães que levaram os navios aos seus destinos, das cidades que conquistaram, das praças que ocuparam. Ainda conhecemos, muitas vezes, os nomes dos pilotos, que conduziram esses navios. Mas ficaram ignorados, todos aqueles que, ao longo dos anos se dedicaram à nobre arte da construção naval, nela introduzindo as inovações que tornaram os navios mais aptos para navegar, mais preparados para enfrentar o mar adverso ou o inimigo e, também, capazes de abrigar, durante meses e anos, tripulação e homens de armas, apesar de neste campo, as exigências da época serem, como sabemos, muito limitadas. Mas também nos métodos de navegação, as coisas se passaram igualmente.

Quem foi que se lembrou de começar a volta pelo largo, essa solução genial que permitiu contornar os ventos contrários, que não nos deixavam fazer as viagens de regresso da costa africana? E quem inventou a roda da Polar, que permitiu calcular, de um modo extremamente simples, a distância Norte-Sul navegada nesse imenso Atlântico? E quem foram os responsáveis de transformar o complexo e frágil – além de belo – astrolábio planisférico, num instrumento robusto para ser usado a bordo dos navios? E quem começou a gravar a escala de zero a 90 graus dos astrolábios náuticos em distâncias zenitais e não em alturas? Porque assim, os pilotos eram poupados de fazer uma operação aritmética, a qual, apesar de ser uma simples subtracção, diminuía as probabilidades de errar o cálculo da posição do navio, dado que, como hoje sabemos, os pilotos eram pessoas pouco letradas. E tanto mais.

Falemos agora dos pilares:

1.º Pilar: A ARTE DE NAVEGAR

Tem-se estabelecido 1415, isto é o ano da tomada de Ceuta, como a data do início da navegação oceânica praticada pelos Portugueses. Antes desta data, as viagens faziam-se no Mediterrâneo e no Atlântico, com suporte costeiro, pelo método do *rumo e estima*, isto é, usando os rumos da agulha de marear e estimando as distâncias percorridas.

Todavia, nas viagens de regresso da costa africana, em que se fazia – como já dissemos – *a volta pelo largo*, era impossível calcular a posição do navio com o apoio da chamada navegação costeira.

Para superar esta dificuldade, recorreu-se aos astros, em primeiro lugar à estrela Polar. A sua altura media-se, usando o quadrante, por exemplo, à saída de Lisboa, e registava-se esse valor no próprio instrumento. Depois, ao navegar-se um ou mais dias, ou no porto seguinte, media-se novamente a altura da Polar. A diferença entre estas alturas convertida em léguas, que era, na época, a unidade de distância usada no mar, dava o caminho percorrido Norte-Sul.

O método exigia que o piloto fizesse pontaria ao astro, com este sempre na mesma posição no céu, sendo ajudado pela constelação da Ursa Menor de que a estrela Polar faz parte e que, na época, descrevia em torno do polo, uma circunferência com o raio de 3°.5. O inconveniente deste procedimento era obrigar o piloto a fazer a observação, em cada noite, num determinado momento, o que nem sempre era possível, devido ao céu estar encoberto.

Para superar esta dificuldade os Portugueses inventaram a chamada *roda da Polar*, baseada num instrumento, conhecido pelo nome de *nocturlábio*, que tinha sido concebido, no século XIII, pelo maiorquino Raimundo Lulo (1233 ou 35-1315). Com a *roda da Polar* era possível, em qualquer lugar do hemisfério setentrional, saber a altura daquela estrela em Lisboa (todas as rodas que se conhecem são referidas a esta cidade), em função da guarda dianteira da constelação a que pertence. Deste modo, o observador podia fazer pontaria à Polar, quando mais lhe conviesse e sem que lhe fosse imposto um determinado momento.

O conhecimento da latitude em que o navio se encontrava era, sem sombra de dúvida, um grande avanço e uma enorme ajuda para o piloto. Todavia, não era tudo. Havia que superar a dificuldade de não ser possível calcular a longitude, a bordo e na época, o que só veio a ser conseguido durante o século XVIII, com o advento do cronómetro de bordo e o apoio indispensável dos instrumentos de dupla reflexão, que contribuíram para um maior rigor na medição da altura dos astros.

Para fazer o ponto do navio carteava-se pelo rumo da agulha e estimava-se o caminho percorrido, o que era avaliado, acima de tudo, pela fantasia do piloto. Ou então, com a ajuda das regras empíricas, às quais Gaspar Manuel, no seu *Roteiro da Índia*, chama «Léguas que uma nau na carreira da Índia poderá andar por singradura conforme o vento que levar». O autor indica, para variadas forças do vento, o caminho percorrido, referindo situações que vão desde o vento «ventante», em que a nau fará 43 a 45 léguas, até um limite em que, à bolina mas com o mínimo de vento, a singradura é de apenas 8 léguas. Como se vê, seria difícil imaginar uma regra mais aleatória. Para colocar na carta o ponto do navio, o piloto conjugava a posição estimada a partir do rumo e distância com o paralelo correspondente à latitude que tinha calculado astronomicamente.

Uma das maiores dificuldades em navegação era demandar uma ilha isolada no oceano. Para ter a certeza que não falhava a aterragem, o piloto tinha o cuidado de atingir o paralelo da ilha com uma certa antecedência, nele se mantendo até a alcançar.

O Regimento do Norte, de que acabamos de dar uma ténue imagem, foi sem dúvida, um importante avanço na arte de navegar.

Todavia, como a altura da estrela Polar ia baixando com a latitude, em que se navegava, deixava de ser praticável a sua utilização nas proximidades do equador, porque é deficiente a observação dos astros quando se encontram junto ao horizonte. O *Regimento* foi definitivamente abandonado no hemisfério meridional, onde aquela estrela não é visível.

A alternativa foi passar a utilizar a altura meridiana do Sol.

As regras para o cálculo da latitude ao meio dia, para o hemisfério Norte eram conhecidas dos Portugueses através dos *Libros del Saber de Astronomia*, essa magnífica compilação da ciência coeva, mandada fazer por Afonso X (1221-1284) de Castela. Os Portugueses limitaram-se a adaptar essas regras para serem usadas no hemisfério meridional. As fórmulas que nos dão a latitude a partir da altura meridiana exigem o conhecimento da declinação deste astro para todos os dias do ano. Esse valor era obtido nos almanaques, como aquele que foi calculado pelo célebre judeu Abraham Zacuto, traduzido do hebraico por mestre José Vizinho e publicado em Leiria no ano de 1496.

2.º Pilar: **OS INSTRUMENTOS**

O mais antigo instrumento náutico foi, sem dúvida, o que permitiu sondar. Utilizando, possivelmente, uma vara ou o próprio remo, um marinheiro embarcado numa primitiva embarcação escavada toscamente num tronco de árvore, apalpou o fundo para se aperceber do melhor caminho a seguir tendo em vista fugir aos baixos da baía ou do rio espraiado que pretendia atravessar.

Mais tarde, foi usada uma pedra atada a uma linha, primeira versão do que veio a ser o prumo de mão, constituído por uma chumbada e um fio graduado. Foi usando o prumo de mão que os pilotos iam descobrindo, nos portos desconhecidos, os canais com fundos adequados para a entrada e saída dos seus navios, e foi com estes valores das sondagens transmitidos pelos pilotos, que os cartógrafos desenharam cartas hidrográficas, onde era assinalado o relevo submarino, em especial, os baixos traiçoeiros que foram e continuam a ser a perdição dos navios.

A *ampulheta* foi o relógio de bordo durante a época dos Descobrimentos, apesar de existirem relógios de Sol e *nocturlábios*, ambos de uso mais restrito.

Com a ampulheta media-se o tempo pela passagem de areia entre duas âmbulas de vidro. Usaram-se ampulhetas de uma, duas ou mesmo quatro horas, mas a mais comum, de meia hora, foi designada *relógio*,

A bússola, que os marinheiros chamam *agulha de marear*, *agulha magnética* ou simplesmente *agulha*, foi a mais importante «estrela» que encaminhou os homens do mar ao longo dos tempos. A bússola baseia-se na força direccional de uma barra de ferro magnetizada, mas mantém consigo um insondável mistério. Não nos revela quem foi o inventor dessa genial descoberta. Talvez tenha sido um filho do Celeste Império, sábio ou curioso, que desapareceu do mundo dos vivos há dois ou três mil anos, sem se aperceber da extraordinária contribuição que prestou à Humanidade.

Julga-se que a divulgação da bússola foi feita através dos árabes que a introduziram na Europa. Nápoles orgulha-se de ter sido o amalfitano Flávio Gioia que, por volta de 1302, modificou a bússola para ser usada a bordo. A alteração consistiu em ligar os ferros à parte inferior de uma rosa dos ventos, desenhada num cartão, ficando esta independente dos movimentos do navio.

As rosas de ventos começaram por ter, no tempo da Grécia Antiga, dois, quatro, oito, doze, *rumos* ou *ventos*, mas os dezasseis rumos só apareceram na primeira metade do século XIV. A carta dos irmãos Pizzigani já apresenta uma rosa de 32 rumos, que foi a sua forma definitiva, entre os quais estão definidos os pontos cardeais e os intercardeais. O Norte era iluminado por uma *flôr de lis*, que os napolitanos defendem ter sido inspirada no brasão da sua cidade e o Leste era muitas vezes decorado com uma *cruz*, talvez querendo indicar aos fieis o caminho da Terra Santa. O ângulo entre dois rumos era uma quarta, que corresponde a 11° 15', sendo as subdivisões estimadas pelos utilizadores.

As rosas, como já se disse, eram desenhadas em cartão e tinham na parte inferior, ao centro, um capitel que terminava por um cavado cónico assente sobre um *pião*. O conjunto era colocado numa caixa redonda ou quadrada, que veio a chamar-se *morteiro*, por sua vez metida na *bitácula*, ficando ligada a esta pela *balança*. A balança destinada a manter o morteiro horizontal, sem ser afectado pelo balanço do navio, já existia em 1537, pois Pedro Nunes a ela se refere no seu *Tratado da*

Esfera. Todavia este dispositivo ficou com o nome de *cardan*, recordando o sábio italiano Gerolamo Cardano (1501-1576) que, 23 anos depois, o utilizou numa cadeira que, instalada a bordo, não era afectada pelo o balanço do navio.

A agulha de marear, como é sabido, não indica o Norte geográfico mas o Norte magnético. Todavia, só na segunda metade do século XV é que essa anomalia foi notada. E dizemos anomalia porque não se acreditava que o influxo que orientava a agulha, sendo uma força da natureza não a fizesse apontar para o polo do Mundo. Admitiu-se, a princípio, que tal acontecia por deficiência de construção das agulhas, dado que, na época, a declinação na Europa ocidental tinha um pequeno valor que não atingia uma quarta.

Assim, devido à declinação magnética, o piloto para determinar o rumo da agulha, pelo qual se deveria governar o navio, ou para o traçar na carta náutica, tinha de saber qual era a declinação no local onde se navegava. Para o efeito, havia vários métodos que não nos deteremos a descrever.

A história do magnetismo terrestre ligado à náutica é, sem dúvida, apaixonante. No *Tratado da Agulha de Marear*, de 1514, João de Lisboa afirma que a declinação magnética crescia para Leste ou Oeste em proporção com a longitude, indicando não só, numericamente, essa relação como a posição do meridiano, a que chama *vero*, a partir do qual se faria a contagem. Descoberta sensacional, sem dúvida, pois assim poder-se-ia determinar com a maior facilidade a longitude no mar, um problema que preocupava os nautas da época e que só viria a ter uma solução prática passados mais de dois séculos. D. João de Castro conseguiu provar, efectuando inúmeras observações ao longo das suas viagens, que João de Lisboa estava errado. No seu *Roteiro de Lisboa a Goa*, no dia 10 de Janeiro de 1539, Castro não deixa qualquer dúvida pois afirma que, no mesmo meridiano, a agulha podia ter diferentes declinações.

D. João de Castro era um homem de excepcional mérito. Piloto e cientista, foi pioneiro no estudo do magnetismo terrestre, ao praticar com método e grande poder de observação, o que veio a ser a física experimental. Foi ele quem, pela primeira vez notou o desvio da agulha.

A D. João de Castro deve-se também a descoberta da *atracção local*. Dela deu conta em Dezembro de 1538, no ilheu de Chaul, justificando-a pela presença de uns penedos que diz serem de natureza magnética.

O quadrante, um instrumento usado pelos cosmógrafos e já registado nos *Libros del Saber de Astronomia* do século XIII, foi, talvez o primeiro instrumento astronómico usado pelos pilotos portugueses. Serviu, fundamentalmente, para medir a altura da Polar enquanto o astrolábio náutico viria a ser mais adequado para a observação do Sol.

Quanto a este, sabemos que foi baseado no astrolábio planisférico, um instrumento que os cosmógrafos de antanho usaram para observar os astros, tendo em vista a previsão do futuro. Este astrolábio, que tinha inúmeras

funções, era um instrumento muito frágil e portanto inadequado para ser usado a bordo. Por isso, foi simplificado, deixando de ser fabricado em frágil chapa de metal e passando a ser fundido em liga de cobre, o que lhe conferiu a robustez adequada, e o peso para ficar menos sujeito ao balanço do navio, ao ser usado pendurado pelo anel de suspensão. E, para diminuir o efeito do vento, o disco inicial foi parcialmente aberto. O astrolábio náutico atinge então a sua forma definitiva: uma *roda*, com dois diâmetros ortogonais, no centro da qual gira uma *medeclina*, isto é, uma alidade, dispondo de duas pínulas com orifícios através dos quais se enfia o astro. A medeclina, que também é ponteiro, indica a altura observada numa escala gravada, normalmente, nos dois quadrantes superiores da roda.

O astrolábio náutico teve, já se disse, como principal utilização a medição da altura do Sol, mas como a mirada não se podia fazer directamente para o astro, pois encandeava o observador, este usava-o pendurado ao nível da cintura, como se fosse uma balança de braços, ajustando a medeclina de modo a que um raio de Sol, atravessando os orifícios das duas pínulas, se projectasse no convés. Chamava-se a esta operação *pesar o Sol*.

O astrolábio náutico foi, seguramente, o instrumento de maior prestígio no período dos Descobrimentos. Não obstante, até ao segundo quartel do século passado, só se conhecia um exemplar que se encontra no Observatório Astronómico da Universidade de Coimbra, o qual devido às suas características (508 mm de diâmetro e mais de 10 kg de peso) não foi, seguramente, utilizado a bordo de navios.

Fontoura da Costa autor da obra *A Marinharia* dos Descobrimentos, publicada em 1934, além do já mencionado astrolábio refere-se apenas ao que acabava de ser recuperado, na baía de Nagasaki, (em 1932), proveniente da nau portuguesa Madre de Deus, afundada em 1610.

Mais tarde, em 1966, David Waters apresenta uma lista dos astrolábios espalhados pelo mundo, contendo 21 exemplares. A partir daqui, o Museu Marítimo de Greenwich, passa a ocupar-se do registo destes instrumentos e, em 1988, Alan Stimson, publica *The Mariner's Astrolabe*, onde são catalogados 65 exemplares construídos entre 1540 e a segunda metade do século XVII. Este aumento espectacular resulta do incremento que tem tido a arqueologia sub-aquática, o que permitiu atingir o número total de 84 exemplares, sendo o último um belo astrolábio recoberto a prata (o único que se conhece com esta característica) que foi achado em navio afundado nas ilhas de Cabo Verde.

Cerca de metade dos astrolábios existentes foram fabricados no nosso país e, alguns deles, exibem o nome dos seus fabricantes, como Agostinho de Góis Raposo, Francisco Góis ou João Dias, ou marcas, ou ainda características, que lhes conferem a proveniência portuguesa.

Cada astrolábio é conhecido por um nome próprio, correspondente ao do navio a que pertenceu ou, quando este não foi identificado, ao local onde ocorreu o achado. Por vezes recebe o nome do museu ou instituição em que se encontra, como acontece com o *Dundee*, o mais belo exemplar existente, que faz parte do património do Museu e Galerias de Arte de Dundee, na Escócia. Em Portugal existem actualmente dez astrolábios náuticos, dos quais, nove se encontram no Museu de Marinha, o que faz desta colecção a maior do mundo.

3.º Pilar: A CARTOGRAFIA

A carta náutica foi, sem dúvida, um dos principais suportes à disposição dos pilotos na Arte de Navegar.

Quando se fala de cartografia temos, indubitavelmente, de referir Ptolomeu que, no século II da nossa Era, estabeleceu as regras desta nova arte/ciência.

Todavia, as cartas que foram desenhadas e usadas pelos Portugueses, nas suas navegações, pouco tem de ver com este sábio alexandrino, admitindo-se que a chamada carta-portulano, se deve a um tal Marino de Tiro, cuja obra se perdeu.

Na realidade, a carta-portulano, definia a configuração das costas e, em especial, a posição dos portos, a partir dos rumos e das distâncias praticadas pelos pilotos. O desenho das cartas era resultado dum diálogo permanente entre pilotos e cartógrafos. Mas como os rumos eram obtidos pela agulha de marear, portanto, magnéticos, que não coincidiam com os rumos verdadeiros e, as distâncias eram calculadas, mormente, pela intuição do piloto, as cartas foram desenhadas com distorções, por que a declinação foi a princípio pouco conhecida e depois mal calculada.

Apesar das referidas incorrecções, a cartografia portuguesa foi o suporte imprescindível das Navegações praticadas durante a Expansão.

4.º Pilar: A CONSTRUÇÃO NAVAL

Apresento-vos o último pilar daqueles que considerei como suporte da Expansão Portuguesa: a Construção Naval. Todavia, não se trata dum quarto lugar em importância. Sem navios não haveria viagens. Sem viagens não teria havido Expansão.

A ciência, ou a arte, desta importante actividade desenvolveu-se passando o saber de mestre para operário, de pai para filho e, deste modo, as técnicas de construção iam sendo preservadas enquanto certos segredos eram guardados.

A experiência dos capitães, dos pilotos ou dos mestres, que tinham enfrentado o inimigo ou o mau tempo, os relatos das muitas dificuldades que tinham sofrido,

eram ajudas indispensáveis para que os novos navios passassem a ter características mais adequados aos mares por onde tinham de navegar ou combater.

A madeira foi, naturalmente, o material utilizado na construção dos navios. Torná-los estanques era um delicado trabalho executado pelos calafates e que consistia em introduzir estopa entre as tábuas. A obra terminava pintando o casco e o convés com cebo, breu e alcatrão. Só assim se conseguia a indispensável estanquicidade.

É evidente que ao navegar, devido aos esforços sofridos em resultado do mau tempo e também das diferenças de temperatura durante as longas viagens, ou devido ainda ao ataque dos xilófagos, o navio tinha de ser reparado varando-o numa praia, aproveitando, de preferência, marés de grande amplitude, ou então virando-o de querena.

Esta operação – virar de querena – consistia em tapar cuidadosamente todas as escotilhas e outras possíveis entradas de água no convés e, em seguida, usando um batelão, puxava-se pelos mastros do navio para que este, inclinando-se, pusesse a descoberto as obras vivas. Terminada a operação num dos bordos, procedia-se igualmente para a reparação ou a simples limpeza das obras vivas do outro bordo.

E que tipos de navios se usaram? Quando os Portugueses se aventuraram nas navegações oceânicas, o que aconteceu – como já dissemos no primeiro quartel do século XV, eram usadas barcas de dimensões reduzidas dispondo de pano redondo. Foi numa barca que Gil Eanes passou o Cabo Bojador. Todavia, quando as viagens continuaram ao longo da costa, devido a ventos contrários – como acontecia no regresso da costa africana – e, também, pela necessidade de entrar em baías, onde o pano redondo não era adequado, os Portugueses desenvolveram a caravela latina. Este navio, que se tornou emblemático na História dos Descobrimentos, devido ao tipo de pano que envergava permitiu navegar à bolina, o que era impraticável nos navios de pano redondo.

A primeira referência à caravela surge no foral de Vila Nova de Gaia, de 1255, mas as caravelas de três mastros, que foram empregadas nos Descobrimentos atlânticos, só aparecem nos meados do século XVI. Todavia, Bartolomeu Dias dobrou o Cabo da Boa Esperança numa caravela.

Apesar das qualidades náuticas das caravelas elas tornavam-se inadequadas quando, conhecidos os contornos das costas e os ventos dominantes, se fizeram longas viagens oceânicas. Foram então utilizadas naus ou galeões, que envergavam pano redondo e que, devido ao seu grande porte, podiam transportar guarnições, homens de armas e grandes quantidades de carga, como acontecia com as especiarias que se traziam da Índia. Para estes navios, com castelos de popa muito elevados, foi imaginada uma cana do leme articulada, fora de comum, que foi chamada de pinção, um dispositivo que segundo David Waters, é genuinamente português.

Entre 1540 e 1570 construíram-se navios até 1000 toneladas e, depois de 1580, outros se fizeram de maior porte. Os navios portugueses gozavam de grande reputação no estrangeiro. Em 1592, a *Madre de Deus*, recentemente apresada, causou admiração em Inglaterra pelas suas grandes dimensões. A *Santa Catarina do Monte Sinai*, que serviu de modelo para uma famosa tela, que se encontra no Museu Marítimo de Greenwich, é outro exemplo de um navio notável construído pelos Portugueses.

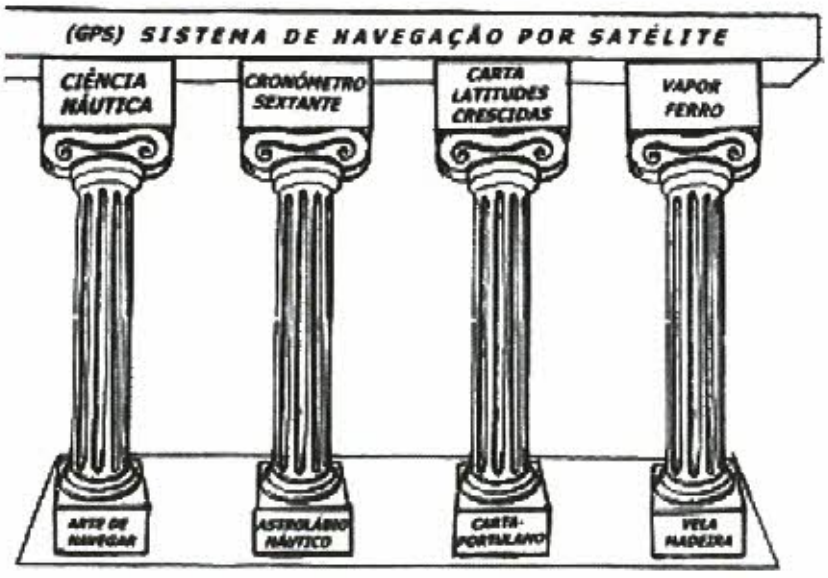
FINAL

Vimos, como foi notável, a contribuição dos Portugueses nas actividades ligadas ao mar, a partir do século XV. Inventando ou adaptando métodos de navegação simples e instrumentos de fácil manejo, foi possível dar aos pilotos, especialmente, aos menos letrados, a indispensável ferramenta de trabalho. Apesar das limitações, como por exemplo, a impossibilidade de determinar com rigor a longitude, os Portugueses chegaram aos quatro cantos do Mundo.

Todavia, a estrela que iluminou os nossos nautas, entrou em declínio a partir desse fatídico século XVIII. Os Portugueses que sempre fizeram os astrolábios náuticos, os quadrantes ou as ampulhetas, passaram a importar quando uma nova vaga de instrumentos entrou a bordo dos navios. Foi o cronómetro que permitiu calcular a longitude com a exactidão. Foi, também, essa nova famosa família de instrumentos, de que o sextante é o mais conhecido, que permitiu medir ângulos com uma precisão que os Portugueses nunca sonharam. Estou a mentir: houve um português que sonhou. Chamava-se Pedro Nunes e inventou o nónio. E foi essa genial invenção que inspirou Pierre Vernier e veio a dar ao sextante o rigor desejado na medição da altura dos astros.

Também a cartografia, que os Portugueses levaram ao mais alto nível como podemos apreciar ao desfolhar esse imenso e magnífico repositório, que tem o título de *Portugaliae Monumenta Cartographica*, primorosamente estudado por Jaime Cortesão e Teixeira da Mota, também a cartografia – repito – se extinguiu como por encanto. Nos anos oitocentos, não só não tivemos cartógrafos, como a cartografia que praticamos com tanto êxito se tornou obsoleta. Nasce uma nova cartografia, baseada no rigoroso cálculo da longitude e desenhada segundo o método das latitudes crescidas, que se deve a Gerard Mercator. Todavia, o sucesso deste indubitável grande Senhor, que fez da carta náutica um instrumento insubstituível na prática da navegação, só foi possível devido ao facto do sábio Pedro Nunes ter definido, em 1537, o – transcendente, para a época – conceito de loxodrómia.

Na construção naval, mas agora já no século XIX, os navios passaram a ser construídos de ferro e, felizmente, pois assim se pouparam as florestas.



Uma nau ou galeão custava 1000 árvores derrubadas. Também a vela foi ultrapassada pelo vapor e, assim, os navios puderam cumprir datas, e mesmo horas, de largada ou de chegada, sem estarem sujeitos à existência de vento.

Como vimos, os pilares que os Portugueses começaram a construir não pararam de cresder, conduzindo a um edifício que, aparentemente, resolve todos os problemas daqueles que andam no mar. Dizemos, aparentemente, porque não sabemos o que será o futuro. Prever não é fácil. A este propósito, aproveito a oportunidade para prestar homenagem a quem foi, seguramente, o nosso mais sábio estudioso de História da Náutica. Em 1930, Fontoura da Costa, falando do futuro ponto no mar, prevê uma rede de possantes estações terrestres, modelarmente apetrechadas e devidamente equipadas com calculadores mecânicos, fornecendo a posição do navio a quem telefonicamente lho peça: «Allô,... o meu ponto? E, em menos de cinco minutos [decorridos] ser-lhe-ão transmitidas as coordenadas desejadas; uma segunda, uma terceira chamada para outras estações bem colocadas azimutalmente, permitirão a necessária verificação».

Estou a citar um texto de 1930. Como se vê, cinco minutos era ainda um sonho para obter o ponto do navio. Como é difícil prever! De facto, hoje, já não é necessário esperar para obter o ponto do navio. O ponto está feito em permanência numa caixa de pandora com as dimensões de um telemóvel, graças ao Sistema de Navegação por Satélite, que nos dá a posição dum navio, ou de automóvel, com um rigor inferior a um metro.

E é com esta maravilhosa conquista técnica, que cubro os pilares que imaginei e termino estas minhas palavras.

ASPECTOS SOCIOLÓGICOS DA MARINHA E DA SUA RELAÇÃO COM A SOCIEDADE PORTUGUESA: – VALORES, NORMAS E MUDANÇA SOCIAL.

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor João Moreira Freire na Academia de Marinha, em 17 de Novembro de 2004.

Exmo. Senhor Vice-Chefe do Estado Maior da Armada,
Exmo. Senhor Presidente da Academia de Marinha,
Ilustres Membros da Mesa,
Senhores Almirantes,
Senhores Membros da Academia de Marinha,
Senhores Oficiais,
Minhas Senhoras e meus Senhores:

O meu agradecimento pelo convite para intervir nesta sessão integrada no Dia Nacional do Mar, sob a temática geral do património cultural ligado aos espaços e às actividades marítimas. É uma honra e uma responsabilidade, a que procurei corresponder com rigor e lealdade.

Irei desenvolver esta minha intervenção em cinco partes, a saber: uma breve referência preambular a transformações técnicas e políticas ocorridas no último meio-século; alguns traços fundamentais das mudanças sociais verificadas nas sociedades ocidentais nas últimas décadas; referirei depois o caso de Portugal, após 1974; falarei dos choques que as Forças Armadas e a Marinha estarão a sofrer, neste contexto; e terminarei com a referência a algumas análises sobre a cultura, os valores e as normas da nossa instituição naval.

1. Preâmbulo – Breve referência a algumas transformações ocorridas no último meio-século.

Há cerca de 40 anos, o Comandante Saturnino Monteiro, numa das palestras que fez à companhia de alunos da Escola Naval, alertava para três dos principais problemas que, pensava ele, iriam colocar-se a esses jovens no decurso da sua futura carreira de oficiais. Eram então:

– A modernização técnica, cada vez mais rápida, em diversos domínios de especialidade que interessavam grandemente as marinhas de guerra, nos navios, nas armas e nos equipamentos;

– A evolução do regime político em Portugal que, mais cedo ou mais tarde, poderia abrir situações delicadas para a actuação das Forças Armadas;
– E as dificuldades acrescidas de liderança e condução do pessoal, num mundo ocidental onde certas mudanças eram já perceptíveis, bafejadas por anos contínuos de desenvolvimento económico.

Certeira previsão, esta!

Transformações técnicas

O Senhor Comandante Estácio dos Reis acaba de nos dar uma lição sobre «Os quatro pilares da Expansão Portuguesa», de base técnica e científica.

Na segunda metade do Século XX, as mudanças e inovações tecnológicas processaram-se a um ritmo muito elevado, só travadas pelas condições económicas da investigação (que as suporta) e da sua disseminação. Por seu lado, as resistências culturais e sociais a estas mudanças têm sido relativamente menores, podendo dizer-se que as populações – e o povo português é um bom exemplo disso – exibem geralmente atitudes de empatia e atracção pelas «novas tecnologias». Nem sempre foi assim! Mas o progresso técnico faz hoje parte integrante e é um elemento estruturante do nosso modo de viver em sociedade, da nossa modernidade e da nossa contemporaneidade.

Em Sociologia, é controversa a relação entre mudanças técnicas e transformações societais. É um tema de debate teórico já antigo, que tem igualmente sido muito glosado pela história militar e pela história marítima. Na primeira, a propósito sobretudo da importância da evolução dos armamentos na guerra e, por via de consequência, em certos ensaios interpretativos de maior amplitude, na própria configuração das sucessivas sedimentações civilizacionais. Na segunda, pelo efeito prolongado da descoberta e utilização de novos materiais para a fabricação das embarcações (a madeira, o ferro, etc.), a maquinização progressiva dos seus equipamentos e sobretudo do seu sistema propulsor, e ainda o aperfeiçoamento constante dos seus instrumentos de navegação, sobre as condições de transporte das mercadorias e das pessoas através dos oceanos e de outras águas mais restritas.

A Sociologia do Trabalho – e também a História Económica e Social – tendeu geralmente a criticar as visões «tecno-cêntricas», a benefício de interpretações mais «antropocêntricas». Mas, descontado o «caseirismo» de que todas as disciplinas padecem, o que verdadeiramente se procurava era retirar da obscuridade os factores humanos e sociais que estão inevitavelmente presentes em todos estes processos – desde as condições de investigação dos cientistas e pensadores ao modo de envolvimento das pessoas executantes ou vítimas das descobertas – os quais, sem eles, apareceriam sempre como obra de desígnios transcendentais ou como resultado exclusivo da vontade ilimitada dos poderosos.

Assim, aquilo que, na verdade, as ciências sociais e humanas podem trazer a uma história das técnicas e dos inventos é menos uma refutação das suas propostas interpretativas e classificatórias do que uma complementação e um reequilíbrio entre o complexo de causas e factores donde promana a evolução histórica.

Actualmente, em que, com a chamada globalização, se fecha, acelera e aprofunda o «sistema-mundo» inaugurado pelos portugueses há 500 anos – vide Wallerstein(1) –, a inovação tecnológica é seguramente um dos principais vectores de dinamismo e de transformações de toda a ordem, com efeitos directos na economia, na vida social, nas nossas representações do tempo e do espaço, e no próprio pensar filosófico sobre a nossa existência e o nosso devir.

Não entrarei na análise das mudanças técnicas concretas do último meio-século mas sempre evocarei, para reavivar a memória, o nuclear – terrífico na sua potência, que todavia perdura como recurso e ameaça indescartável do nosso tempo histórico –, a electrónica, a automação industrial, o complexo «aero-espacial» e da astro-física, os novos materiais de síntese, a bioquímica e as, hoje omnipresentes, tecnologias de informação e comunicação.

E no ambiente marítimo e naval, permitam-me que refira, de passagem, casos exemplares como os da modulização da construção dos navios, a contentorização e especialização das cargas, as grandes plataformas de exploração dos recursos dos fundos marinhos, os sistemas de localização GPS, as turbinas a gás na propulsão (sem esquecer aqui o uso da energia nuclear), o robot submarino, a «missilharia» (que substituiu os centenários canhões e as armas anti-submarinas «cegas» ainda ontem criadas), o helicóptero multifuncional, etc.

Na verdade, como dizia Ellul(2), o fenómeno técnico, com as suas características de autonomia, unidade, universalidade e totalização, tende a constituir-se hoje como um «sistema» com a sua própria especificidade, embora em interacção forte e em articulação estreita com outros sistemas autónomos. E na sua leitura mais ampla, ancorada na história, Mumford(3) não deixa de nos sugerir instrumentos conceptuais adequados para lidarmos com os processos complexos e de grande escala da actual fase «neotécnica»: reacções sociais, efeitos perversos, materialismo desorientado, novos deuses, fenómenos de compensação, retorno à natureza, e outros.

Transformações políticas, no plano nacional e mundial:

Apenas aqui evoco pontualmente aquelas que se me afiguram mais importantes.

(1) Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System*, New York, Academic Press, 1974/80/89, 3 v.
(2) Jacques Ellul, *Le système technicien*, Paris, Calman-Lévy, 1977.
(3) Lewis Mumford, *Technique et civilisation*, Paris, Seuil, 1976.

– Em Portugal

Em 1.º lugar, a grande viragem de 1974-76 – certamente aquela que podia ser premunitoriamente evocada no início dos anos 60.

Após 48 anos de regime autoritário, foi das Forças Armadas (que também haviam estado na sua génese) que saiu o golpe libertador, que logo foi consagrado pela grande maioria do povo português e também da comunidade internacional. O seu programa de democracia, descolonização e desenvolvimento parecia corresponder adequadamente às expectativas gerais. Então, a acção política livre de peias, refreada pelo regime anterior... voltou a galope no período da revolução, passando rapidamente pelas sucessivas fases da preparação, do acto insurreccional, das lutas pelo poder e, por fim, de uma normalização feita dentro dos princípios da liberdade democrática. Felizmente, sem efusão de sangue.

Como em todos estes períodos de transformações aceleradas, verificaram-se dramatizações, excessos e turbulências, que abalaram em particular as Forças Armadas. Também readaptações, assunção de fidelidades anteriores e cortes radicais. Mas talvez menores do que no paralelo histórico da implantação da República em 1910: lembremo-nos apenas da mudança dos símbolos nacionais, das alterações dos patronímicos navais e a renúncia de alguns – como o conhecido caso do jovem António Sérgio – em servirem uma marinha republicana.

Em 2.º lugar, o fim da guerra e a independência dos territórios de além-mar. Seguindo com atraso, e custos porventura escusados, os processos de descolonização de outras potências, terminaram assim 13 anos de conflito armado, sem humilhações e com honra para os combatentes. Com a emoção dos grandes momentos, alguns assistiram ao simbólico arriar da bandeira portuguesa em terras de África.

Naturalmente, tais sentimentos levaram muitos a interrogar-se sobre o sentido do investimento colectivo feito, do esforço e provações de uma geração. Ficaram memórias e traumatismos, ainda não desvanecidos. Mas o monumento levantado no Bom Sucesso eterniza, com dignidade, o sacrifício dos que morreram nesta última guerra do Império.

Pode discutir-se se os actos de independência foram estabelecidos nas condições mais equitativas e até mais favoráveis para as populações locais. Mas é talvez preferível que tenha ficado, em cada um desses territórios, um gesto de doação – de equipamentos, capitais e conhecimentos –, para o que cada sector contribuiu, a Marinha entre outros, para apadrinhar o nascimento destes... Novos Brasis, o último dos quais, ainda recentemente, o mais distante e esquecido, foi Timor.

Por último, a referência indispensável à re-subordinação das Forças Armadas ao poder político. Como não podia deixar de ser num regime democrático, a força armada da República foi reconduzida ao lugar próprio que lhe

atribui o consenso ocidental contemporâneo. E se, com a Constituição de 1976, o Presidente da República exerce as funções de Comandante Supremo das Forças Armadas mas ainda subsiste um Conselho da Revolução com poderes legislativos em matéria castrense, a revisão constitucional de 1982 extinguiu este transitório sistema de tutela político-militar e integrou os comandos superiores militares na dependência de um titular governamental para o sector da defesa nacional.

– No plano internacional.

Limitar-me-ei a referir pontualmente as transformações de magna relevância para a paz e segurança mundiais, para a vida política das grandes potências (que acabam por reflectir-se sobre todas as outras) e para o estado das relações internacionais:

- A progressiva erradicação das ditaduras do Sul da Europa e da América Latina, e em algumas outras regiões do mundo;
- A derrota dos Estados Unidos da América no Vietnam;
- A ascensão do islamismo político radical, anti-ocidental, nomeadamente com o arrastar do conflito israelo-palestiniano, a emergência do terrorismo árabe, a mudança de regime no Irão e a 1ª guerra do Iraque;
- O fim do regime do apartheid na África do Sul;
- Os conflitos nos Balkans;
- A queda do regime da União Soviética e do «bloco de Leste», mas com a sobrevivência da República Popular da China e de outros países menores, mais ou menos inspirados pelas doutrinas marxistas;
- E, finalmente, o novo contexto das relações internacionais, com as hesitações e divisões existentes no âmbito da União Europeia (que apesar de tudo progride), o alargamento e reformulação da Aliança Atlântica, o choque do 11 Setembro de 2001 e a hegemonia limitada do poder norte-americano no mundo.

2. Alguns traços fundamentais das mudanças sociais ocorridas nas sociedades ocidentais nas últimas décadas.

É então chegado o momento de entrar no terceiro tipo de problemas que mentes sagazes já eram capazes de intuir ou prever há quarenta anos atrás: refiro-me às relações profissionais em meio militar entre decisores e executantes e outras questões sociais conexas à condição militar e às servidões da vida naval.

Deixem-me confessar que este é o pretexto que uso para vos propor um esboço de análise da evolução de algumas sociabilidades fundamentais que se tem verificado nas últimas décadas e que marcam as dinâmicas das sociedades mais desenvolvidas, na actualidade. Delas seguirei para as consequentes implicações que se têm vindo a exercer, e continuarão previsivelmente a exercer-se, sobre a Marinha.

Falo aqui como sociólogo. Ora a Sociologia – que estuda a sociedade, e os indivíduos e grupos organizados dentro dela – faz geralmente uma tripla abordagem dos seus objectos de pesquisa: em 1.º lugar, procura descrever e caracterizar, num dado momento, as situações, seja de uma sociedade global, seja de uma instituição, organização ou comunidade particular; 2.º, tenta identificar e entender as relações, formais e informais, que se estabelecem entre os vários agentes; e, finalmente, esforça-se por dilucidar e interpretar as representações (mentais, simbólicas, expressas pela linguagem e implícitas nos seus comportamentos e atitudes) que as pessoas constroem acerca daquelas mesmas situações e relações e, em geral, do quadro social em que vivem. É isso que agora vou procurar também fazer.

Para melhor sistematização da exposição, dividirei esta numa dúzia de tópicos, agrupados em 3 campos: o da economia política; o das lógicas estatais; e o dos dinamismos sociais propriamente ditos.

A) **Esfera da economia política**

Começar pela economia não é sem significado. Indicia desde logo que este é provavelmente o mais poderoso factor de mudança que impele as nossas sociedades, as avançadas e as escassamente desenvolvidas. É, pois, de uma economia globalizada que estamos falando, embora a mundialização das trocas e das influências seja, de facto, bem mais antiga. Em todo o caso, é do grau de intensidade dessas trocas, da mais profunda interdependência entre os vários países e regiões, e da redução das distâncias e simultaneidade dos tempos – em todos os sentidos – que aqui se trata e que faz desta circunstância uma situação nova.

É este pulsar económico que é responsável pelo contínuo aumento das produções e da riqueza criada e distribuída, em grande número de países, como testemunha qualquer tabela da evolução do PIB.

É claro que estamos a falar de tendências de evolução estrutural e não de conjunturas, onde a linearização dos termos médios cede o lugar a alternâncias, de euforia como de pessimismo. Em termos quantitativos, os consumos e os níveis de vida das populações têm crescido em correspondência com aquele aumento do produto, mas é talvez mais importante assinalar adrede as transfor-

mações qualitativas induzidas por este crescimento, pelos seus directos efeitos sociais. Cito sete, interligados entre si:

- A desindustrialização dos países fabricantes mais antigos, com a passagem progressiva desta função para algumas das novas potências económicas em desenvolvimento, com mão-de-obra mais barata;
- Importantes mudanças no trabalho e a «terciarização» dos países do «centro», no duplo sentido de «terciarização» das actividades económicas e das ocupações profissionais das pessoas activas;
- Consequentemente, a exportação da oferta de empregos pouco ou nada qualificados para os países periféricos;
- A acentuação dos fenómenos do «profissionalismo» e de (neo)-corporativismos nas sociedades mais avançadas;
- A nova importância tomada pela investigação científica no desenvolvimento económico, enquanto factor directamente produtivo;
- O difícil controlo dos fluxos de capitais e de certas dinâmicas dos mercados financeiros;
- E a persistência de um modelo de desenvolvimento em grande medida agressivo para o ambiente natural e fragilizado pelo modo como usa os recursos energéticos.

Porém, no mundo de hoje, o progresso é acompanhado pela persistência de pobreza, desigualdade e risco.

O crescimento extraordinário da riqueza e do bem-estar nas sociedade desenvolvidas contemporâneas, distribuído por um número cada vez maior de pessoas – ainda que isso pareça pouco face ao ambicionado por cada qual – não chega para ocultar a visão do sub-desenvolvimento ou mesmo das regressões, das desigualdades e das novas e antigas ameaças que pairam sobre o destino colectivo dos povos.

Entre estas últimas situam-se os perigos involuntários onde, à permanência (por vezes surpreendente) dos fenómenos naturais como as tempestades ou os sismos, se vieram acrescentar desertificações e pandemias viróticas. Tal percepção, juntamente com as ameaças mais directamente humanas, levou os sociólogos a utilizar sucessivas novas designações para caracterizar as sociedades contemporâneas: por exemplo, à «sociedade da abundância» de Galbraith(4), à «sociedade pós-industrial» de Bell(5) ou à

(4) Jonh K. Galbraith, *A Sociedade da Abundância*, Mem Martins, Europa-América, 197 – (tit. orig. *The Affluent Society*)

(5) Daniel Bell, *Vers la société post-industrielle*, Paris, Laffont, 1976 (tit. orig. *The Coming of Post-Industrial Society*).

«sociedade programada» de Touraine(6), prefere-se hoje a «sociedade de risco» de Beck(7).

Em resumo, no mundo de hoje, a super-abundância é compatível com a miséria, o conforto e a segurança com o risco, a integração globalizante com a desesperança de comunidades e territórios declinantes.

B) **Esfera da ratio politica estatal**

Neste domínio, urge evocar sobretudo dois aspectos.

O primeiro é o da re-emergência do modelo de Democracia ocidental, no último quartel do Século XX. Depois de fases de grande desprestígio, como a da ascensão dos caudilhismos nacionalistas e do revolucionarismo das juventudes instruídas (já na segunda metade do século), assistiu-se ao seu renascimento, como projecto mobilizador para os povos submetidos a ditaduras e dependências coloniais. Mas esta atractividade resultou também de uma redescoberta racional das suas virtualidades, enriquecidas com novos contributos contemporâneos, a que não foi indiferente a rendição pragmática de uma geração, marcada, na sua mocidade, pelo idealismo e pela acção.

Os valores fundamentais associados a esta democracia são: a paz; a liberdade; a equidade; e o bem-estar.

O valor da paz, da convivência entre sujeitos diferentes e da tolerância entre opostos, tem algo a ver com a duradoura presença da Guerra (ou da sua ameaça), no quadro mundial, apesar de todos os progressos em acto na nossa época. Neste sentido, o Pacifismo, como recusa da aniquilação, crítica e fuga à violência organizada e racional, tem de ser encarado hoje como um projecto humano, por muito que ele se manifeste desajeitadamente e sem estratégia coerente. E vai de par com uma perceptível falta de confiança nas lideranças governamentais, técnicas e económicas (o «complexo militar-industrial» de que falava Wright Mills(8)).

O valor da liberdade mantém-se vivaz, quer nos balbuciamentos mais inorgânicos, quer sob formas mais elaboradas (mas não necessariamente mais racionalizadas). O reconhecimento dos direitos de minorias ou o alargamento dos seus conteúdos para os domínios sociais e culturais, mostram a sensibilidade e a plasticidade de aplicação deste conceito. E o movimento para a abolição da pena de morte – e os seus sucessos – constitui um sinal simbólico muito significativo.

---

(6) Alain Touraine, *A Sociedade Pós-Industrial*, Lisboa, Moraes, 1970 (tit. orig. *La société post-industrielle*).

(7) Ulrich Beck, *The Risk Society: towards a new modernity*, London, Sage, 1992.

(8) Charles Wright Mills, *A Elite do Poder*, Rio de Janeiro, Zahar, 1969 (tit. orig. *The Power Elite*).

Quanto à equidade, a sua pregnância parece ser sobretudo de ordem reivindicativa e aptidão para o uso político, a despeito da sua alta importância na organização e funcionamento dos sistemas de Justiça. Mas, as mais das vezes, primam as «equidades insatisfeitas» e as «paridades reclamadas».

Finalmente, o bem-estar aparece – sobretudo na nossa área europeia – associado ao reforço do Estado social, o que coloca esta estrutura política da nação mais aberta aos confrontos de interesses (definição de direitos e deveres, financiamento e desempenhos, etc.).

Percebe-se também como as concepções da regulação do desenvolvimento económico([9]) e a subtil desidentificação entre trabalho e emprego([10]) ou entre actividade, rendimento e poupança([11]) sejam, a esta luz, trazidas para o centro da arena dos debates de sociedade.

O segundo aspecto a referir é o do enfraquecimento dos Estados nacionais.

Perante alguma reclamação de participação dos cidadãos nos negócios públicos e, sobretudo, das pressões dos agentes decisores políticos e económicos, o Estado nacional tem cedido competências, quer para as suas instâncias internas, locais e regionais, quer para as instituições internacionais, mormente no caso da construção europeia. Pode ser que a eficiência, a economia e a legitimidade venham a aumentar, globalmente, com tais processos, mas o que é certo é que a unidade de direcção é mais precária e a coordenação da acção mais difícil. Quanto às identidades sociais (das populações, mas também das elites políticas e outras), é ainda cedo para se avaliar a extensão e consequências de tais mudanças.

C) **Esfera dos dinamismos sociais**

Neste domínio, são mais numerosas as questões merecedoras de atenção.

Em *primeiro lugar*, abordamos os fenómenos da demografia, das migrações e do multiculturalismo.

Como se sabe, a natalidade, para além das condições higiénicas e sanitárias, responde sobretudo a comportamentos e ideias socializadas das populações. Ora o certo é que o crescimento demográfico continua vigoroso nas regiões mais pobres do planeta e entrou em crise nas mais ricas, que entretanto viram alongar-

([9]) Não se trata apenas da querela entre «neo-liberalismo» e «controlo público», pois a questão põe-se, quer sectorialmente (por exemplo, na saúde), quer no domínio da «regulação profissional» (engenheiros, gestores, enfermeiros, jornalistas e muitos outros); quer a nível nacional (e agora o espaço da UE), quer internacional (vejam-se as dificílimas e cruciais negociações na OMC).

([10]) Margarette Maruani e E. Reynaud, *Sociologie de l'emploi*, Paris, Découverte, 1993.

([11]) A questão da protecção social e da sobrevivência dos aposentados é emblemática destes dilemas.

se notavelmente a esperança de vida das suas populações, colocando em ambas as situações problemas de difícil (e sempre mediata) resolução.

Por seu lado, deixando de parte o pungente fenómeno do comércio de escravos que se arrastou ainda pelo Séc. XIX adentro, os grandes movimentos migratórios contemporâneos são da iniciativa dos próprios migrantes, principalmente determinados pelos diferenciais de nível de desenvolvimento económico entre as diversas regiões do globo, evidentemente mediatizados por factores históricos, políticos e culturais mais específicos, tais como aqueles que derivaram das ligações entre metrópoles e possessões, desenvolvidas depois do Séc. XVI. Apesar de dramáticas, as migrações por motivos de perseguição política ou intolerância cultural estão muito longe de ter o papel estruturante daquelas.

A actual circulação da informação de massas, os programas de estudo educativo, mas sobretudo o turismo e, em certa medida, as migrações, têm contribuído poderosamente para esbater e esboroar os etnocentrismos e promover a multiculturalidade, pelo menos em termos cognitivos e comportamentais no âmbito das relações humanas «de contacto» (nas de «vivência» e de «convivência», outras questões se levantam). Por exemplo, nos processos sociais, apesar dos problemas e resistências, pode antever-se que a mestiçagem deverá ir sempre progredindo, sobretudo nos países ocidentais, tal como nós, portugueses – uns «euro-meridionais» específicos – o praticámos durante séculos, além-mar.

Na língua, é a própria aceitação da diferença que justifica racionalmente a selecção de uma língua-veículo internacional que, não por acaso e a despeito de lutas surdas e interesses, se tem vindo a verificar ser a anglo-americana.

No plano religioso, apesar do uso político feito de certas religiões, a diversidade e o respeito mútuo têm sido afirmados pelas suas mais altas instâncias, como nunca até agora se havia observado.

O respeito pela diversidade cultural progrediu, assim, notavelmente e, sobre a base deste, o relativismo cultural (que tende a desvalorizar as diferenciações existentes, considerando-as moralmente equivalentes) e as reivindicações e políticas multiculturalistas (sempre selectivas e orientadas). O discurso público é hoje dominado por estas concepções.

Um *segundo* fenómeno de modificação estrutural é o da mobilidade social ascendente, prosseguindo, é certo, uma dinâmica que já vem de trás (típica das sociedades modernas), mas assumindo agora as seguintes características:

- Acentuação da vontade de ascender socialmente e da ambição de enriquecimento material;
- Nos países desenvolvidos essa mobilidade intergeracional tem como base objectiva os progressos da escolarização geral da população que, por sua vez, se fundamenta no conceito da igualdade de oportunidades;

- Em alguns desses países, tal ascensão económica e social surge estruturalmente articulada com o acolhimento de fluxos migratórios de baixa qualificação, a quem são destinados os postos de trabalho menos prezados e remunerados, gerando um perigoso processo de divisão-étnica-do-trabalho;
- E, finalmente, a representação subjectiva das hierarquias sociais aparece agora sob a forma de uma grande classe média, onde antes se podiam identificar altas, médias e pequenas burguesias, campesinato, operariado, etc.

Ainda no âmbito das mudanças em curso na estrutura social, um *terceiro* fenómeno de grande relevância diz respeito à ascensão social da mulher. É também um processo movido fundamentalmente pelo valor (moderno) da igualdade e, anunciado por formas diversas de feminismo, tem-se traduzido pelo esforço de "desespecialização" dos papéis sociais tradicionais (homens de um lado, mulheres de outro), na família, na actividade profissional, na esfera civil, etc. É talvez a transformação social de mais fundas implicações civilizacionais, até porque também contribuiu para alterar a estrutura e funcionamento da família.

O *quarto* fenómeno de profunda transformação do nosso quadro de vida, nas sociedades mais avançadas, é certamente a predominância da vida urbana e a dês-ruralização, mesmo para muitos dos que habitam fora das grandes metrópoles.

É com base nessa mudança de envolvente, mas também nos avanços tecnológicos e culturais, que hoje podemos falar de um quinto fenómeno novo, o do cosmopolitismo informativo e comunicativo.

Tal como bem observa Giddens([12]), nos nossos modos de comunicar e viver em sociedade tem-se assistido a um re-impulso da oralidade, do «império dos sentidos» e das inter-subjectividades – sobre a base dos novos media tecnológicos, de massa (sobretudo a televisão e a rádio) e inter-individuais (sobretudo a web e os telemóveis) – em detrimento da formulação mais cuidada das mensagens, do texto escrito e impresso para publicação, sempre mais reflectido, normalizado e controlado. Aos viéses da linguagem oficial e burocrática, responde-se com exploração da espontaneidade e das expressões emocionais.

Também se observa uma ampliação da percepção das diferenças (por efeito dos *media* e não só), com uma admissão implícita do «jogo» das ilusões e do ilusório.

Disto deriva uma inteiramente nova recolocação e legitimação social do subjectivo, do emotivo, do instintivo, do narcísico. O projecto da objectividade e da racionalidade – que, por exemplo, marcou toda a emergência do discurso científico – sofre aqui um rude golpe.

([12]) Anthony Giddens, *As Consequências da Modernidade*, Oeiras, Celta, 1992.

Sexto ponto: as transformações nos valores estéticos dominantes([13]). Atentemos nestas três dimensões de análise possíveis:

1.ª – A moda vestimentária: preferência pelo irregular (contrastando com as funções primárias do vestuário: ex.º as calças que se fizeram para proteger as pernas, mas que se usam «a três quartos», mesmo no Inverno); uso turbilhonar da cor (o oposto ao discreto), para chamar a atenção sobre si, exibir e parecer exuberante, tal como a «vida juvenil» (tema que nos remeteria para o da «infantilização da sociedade»); e a redução do vestuário e o desnudamento do corpo (directamente relacionado com a sexualidade);

2.ª – Padrões de comportamento: as posturas e gestos corporais (livres, transgressores e mesmo provocantes); a exploração máxima do prazer e da sexualidade, nomeadamente pela busca das fronteiras da ambiguidade (bi-sexual); o «*asservissement*» do corpo («faço dele o que me apetece!»; tatuagens, *piercings*, dor masoquista e, em certos casos, a auto-destruição espectacular); a frequente evasão da realidade, pela droga e pelo álcool; a indistinção cada vez maior entre espaços (e tempos) públicos, privados e íntimos; e, em geral, a maior informalidade dos comportamentos pessoais.

3.ª – Na produção artística: subida poderosa da música (o som – que subordina a letra – e, sobretudo, o ritmo, mas também a potência), de entre as várias artes, de uma forma incompatível com o pensamento, com a palavra ou com a conversação; as artes plásticas, desprendidas ao máximo das funcionalidades (na arquitectura, na escultura e, desde há um século, na pintura) que antes também sustentavam (no habitar das pessoas, na figuração, na memória); uma escrita literária mais desestruturada e tendencialmente emocional; uma maior abertura das artes à exposição pública (políticas culturais, procura de «novos públicos»), o que não prejudica o tradicional circuito fechado das elites culturais (criadores, comerciantes, consumidores, críticos e, agora também, empresários e gestores desse tipo de eventos).

Tudo isto – note-se – em concordância com o negócio económico privado e consentâneo com uma não-participação, e mesmo «autismo», em relação à vida colectiva da *polis*.

Chegamos ao *sétimo* dos tópicos que consideramos caracterizadores das mudanças sociais contemporâneas: os valores morais – os quais, desde as

([13]) Sobre os valores, pode consultar-se o estudo de José Machado Pais (coord.), Gerações e Valores na Sociedade Portuguesa Contemporânea, Lisboa, ICS-UL, 1998.

origens durkheimianas da Sociologia, ocuparam sempre um lugar significativo nas suas teorizações.

Neste ponto, pode esquematicamente indicar-se o destaque assumido pelos princípios do hedonismo, do prazer e do presente no nosso mundo contemporâneo. Daqui decorrem, em particular, o relativismo moral no modo de expressão dos sujeitos (com algum incentivo ao discurso cínico e ao irónico) e a maior subjectivização dos juízos, perdendo força valores supra-individuais como o dever, ou inter-individuais como o orgulho da pertença (a uma colectividade, identidade colectiva), em benefício das meras opiniões de gosto ou de circunstância (adoro, detesto, é giro...), com correspondente vacuidade dos sentidos éticos.

Em combinação com algumas características do ponto anterior, eis, pois, criado um quadro de enfraquecimento geral dos valores normativos que orientam a acção dos indivíduos (em especial dos que foram socializados primariamente em tal ambiente), em favor de maior autonomia dos sujeitos, mas também de potencial isolamento e angústia. Aquilo a que Durkheim([14]) chamou de anomia.

Por último, referimos a existência, observada nas gerações ascendentes dos países mais desenvolvidos, de uma relação contraditória com a Natureza.

Por um lado, verificamos hoje a presença de uma ideologia emergente de conservação, respeito e prioridade concedida à vida natural e aos seus equilíbrios, com rejeição das agressões provocadas aos eco-sistemas pela vida moderna, mecanizada e plena de desperdícios. Paralelamente, observam-se preocupações de recuperação ambiental com críticas à industrialização pesada e à exploração maciça dos recursos económicos da terra e do mar, à energia nuclear, à urbanização e ao automobilismo, aos lixos e poluentes ou aos organismos geneticamente modificados – isto é, a referências marcantes do sistema social e económico que modelou o mundo nos últimos dois séculos e o fez tal como ele é hoje.

Em termos mais positivos e prosaicos, retenhamos contudo que o mar e alguns dos seus ambientes e actividades conexas beneficiam também desta atracção pelo «natural», sobretudo da parte dos jovens, o que não pode deixar de interessar aos que profissionalmente aí se encontram envolvidos.

Porém, por outro lado, observamos, nos mesmos sujeitos, comportamentos práticos de domínio da vontade humana individual sobre os próprios processos biológicos, na sequência de uma crítica cerrada a certos modelos culturais de vida em sociedade (por exemplo, o patriarcado) que, durante longo tempo, sobre eles assentavam a sua justificação. O corpo, a sua imagem e a sua auto-representação (a ideia que o sujeito se faz dele), é um exemplo excelente desta

([14]) Émile Durkheim, Les formes élémentaires de la vie réligieuse, Paris, Plon, 1960.

tendência. À medida que o conhecimento técnico-científico o foi permitindo, que o seu custo económico baixou e se especializaram novos profissionais, foi-se passando do «artesanato» da maquilhagem facial para o *arranjo* estético-anatómico do próprio corpo, incluindo lampejos da simbólica ambição da descoberta do «elixir da longa vida» ou, mais ainda, do desejo de ser «eternamente jovem».

De mais pesadas consequências ética e sociais é, porém, a *criação de vida* (ou a sua suspensão, interrupção, prolongamento ou abreviamento). Aqui, os progressos científicos da microbiologia, da genética e da medicina levaram a dilemas de actualidade que nos interpelam e perturbam: a procriação assistida e medicamente facilitada tende a aproximar-se confusamente – para as pessoas comuns – da «encomenda» de novos seres com determinadas características (por enquanto físicas) desejadas. Aquilo que as opiniões públicas rejeitaram há décadas, horrorizadas, enquanto políticas «eugenísticas» de Estado, aparece agora, com a sua aparente indiferença, como um legítimo direito dos pais inférteis: vencer as limitações que o acaso lhes legou parece ser a ambição de uma nova luta do indivíduo (não do Homem, universal, mas do indivíduo concreto) *contra* a Natureza.

Há certamente muitas situações e circunstâncias vividas como inaceitáveis e injustas (como doenças, malformações, etc.) pelas pessoas atingidas, mas é vão tentar introduzir a noção de justiça na Natureza, que lhe é alheia, por definição.

Realmente, o sentido profundo que explica aquelas nossas reacções é, em grande medida, determinado pela cultura e valores sociais dominantes na sociedade. Onde antes se pregava a resignação, hoje alimenta-se a expectativa da uma intervenção reparadora, seja directamente no problema, seja ao nível das suas consequências. Numa palavra: transformam-se essas expectativas num *direito*. Um direito a ter filhos, ainda que a Natureza o não favorecesse; a «possuí-los»; e, porventura mesmo, um direito a ter determinados filhos (moldados, mesmo que inconfessadamente, à sua ideia) – o que parece em flagrante contradição, não só com referido discurso *pro-Natura*, como sobretudo com os melhores valores associados ao acto de ter filhos: amor (dádiva, ainda que num quadro de recíproca intimidade); solidariedade (ou «assistência desinteressada a pessoa necessitada»); e respeito pela liberdade de outrem (ética e ontologicamente vinculada à condição Humana moderna).

Para concluir esta parte, diria que as dinâmicas sociais são sempre um resultado do confronto e do ajustamento entre forças e tendências de *mudança* e forças e tendências de *conservação*. Mas se formos capazes de desprender estas palavras dos seus sentidos valorativos correntes, devemos admitir que nem as mudanças são sempre desejáveis e para melhorar as situações, nem a conservação é necessariamente nefasta. Uma e outras devem ser ponderadas à luz das suas causas e motivações e, sobretudo – se queremos ser uma sociedade mais consciente de si própria – na antecipação dos seus efeitos, próximos e a prazo.

3. O caso de Portugal, após 1974: mudanças em curso

Tudo o que acabei de referir verifica-se também, como maior ou menor força e visibilidade, em Portugal. Daqui se pode inferir a ideia de que o nosso país tem vindo a acompanhar as tendências de evolução dos grandes centros de difusão planetária e acelerou essa aproximação nos últimos 30 anos. Mas essa situação de atraso relativo, imitação ou *gap* também existe realmente, facto que tem originado vivas discussões teóricas sobre a nossa situação no mundo, acerca da justeza de aplicação do conceito de «semi-periferia»([15]).

Em qualquer caso, parece razoável acrescentar aqui alguns traços específicos do nosso processo de desenvolvimento actual.

No que toca à *democracia política*, convém recordar que esta se consubstancia fundamentalmente em três pilares: a escolha livre e periodicamente renovada dos governantes pelos cidadãos; a liberdade de expressão do pensamento e de acção colectiva pacífica para defesa de direitos e interesses legítimos; e a existência de um sistema de justiça equitativo, eficiente, independente e credível.

Ao fim de 30 anos de democracia, podem detectar-se facilmente expectativas defraudadas: umas pelo contraste da política real com as ideologias; outras por ingénua aceitação do discurso demagógico eleitoral também existem sinais de insatisfação com a insuficiente informação e transparência da «gestão da coisa pública»; e, ainda, se nota um crescente descontentamento com o desempenho das elites políticas. Indicador deste somatório de factores é o abstencionismo eleitoral. O que se torna ainda mais grave quando se trata de dar a palavra directamente ao povo através de referendos ou de formar correntes de opinião acerca das orientações gerais para o futuro do país, nomeadamente no processo de construção europeia. Haverá, pois, mecanismos a aperfeiçoar, reformas a fazer, dinâmicas a reorientar.

No que respeita ao nosso *desenvolvimento económico e social*, há que registar e valorizar o enriquecimento geral observado e a nítida melhoria das condições sanitárias da população depois de perto de 20 anos de integração europeia, a despeito da persistência de bolsas significativas de pobreza e de um crescimento territorialmente desequilibrado. Porém, a lógica induzida por estas dinâmicas é a de rapidamente esquecer tais benefícios e fixar-se mais facilmente na frustração das novas ambições ainda não satisfeitas. Simultaneamente, a subsidiação do nosso crescimento aumentou a dependência externa (europeia) da nossa economia – que, não obstante, a protege de males maiores e, em todo o caso, não deixa vislumbrar alternativas.

([15]) Ver, por exemplo, em posições opostas, Boaventura de Sousa Santos (p.ex. O Estado e a Sociedade em Portugal, Porto, Afrontamento, 1990) e Manuel Villaverde Cabral (p.ex. Cidadania Política e Equidade Social em Portugal, Oeiras, Celta, 1997).

Por outro lado, tem-se assistido a uma renovação e reformulação das elites sociais do país. Mais abertas e circulantes, estas elites prolongam, no entanto, as atitudes tradicionais dos agentes económicos face ao Estado, a saber: buscar a sua protecção perante o receio da concorrência (agora sobretudo externa); mas, ao mesmo tempo, ludibriá-lo, seduzi-lo ou controlá-lo – consoante a força de que dispõem – perante as obrigações sociais que lhes incumbem. E a substituição e reformulação destes grupos de referência e de poder deu lugar à actual proeminência das elites económicas, políticas e mediáticas, categorias que nos deviam fazer revisitar (actualizando-os) os conceitos de poder de Max Weber([16]) de há um século.

Modificação estrutural foi também o facto de, após a integração dos «retornados», Portugal ter passado a ser um país de acolhimento de mão-de-obra estrangeira (de África, Brasil, Leste da Europa, etc.), sem deixar de ser totalmente um país de emigração, mantendo assim um padrão pobre na especialização produtiva internacional.

Sinal disso mesmo é o que se tem passado no domínio da *educação* e *formação*, onde as pesadas heranças do passado não explicam tudo. Em termos necessariamente grosseiros, pode dizer-se que a aposta do país nesta área tem privilegiado a quantidade – promover rapidamente maiores volumes de activos com mais elevados níveis de escolarização – em detrimento da atenção devida à qualidade dos processos. Ora, num contexto todo ele de aceleradas transformações (em particular, dos saberes comunicativos), a coincidência de tal dinâmica com as profundas alterações ocorridas em Portugal nas relações de família, a incoerência e o experimentalismo das políticas educativas e a impreparação e «revindicativismo» dos corpos professorais levou à evidenciação actual das inúmeras deficiências do nosso sistema educativo, para já não falar do desperdício de fundos comunitários.

Falemos por último da tríade *território-património-cultura*. Enquanto sociedade pós-industrial, Portugal descobriu também, recentemente, a importância das actividades culturais, até do ponto de vista económico.

Ora, nesse domínio, o país possui um rico potencial que não apenas exige ser preservado, mas também é susceptível de divulgação, promoção e aproveitamento como factor de um desenvolvimento sustentado e mais global e integrado. Tem, por um lado, uma longa história que deixou inúmeros vestígios patrimoniais de valor. Por outro lado, sendo país de industrialização tardia e poupado que foi o seu território a guerras e outras devastações, puderam subsistir até hoje variadas marcas culturais de actividades tradicionais populares

([16]) Max Weber, *Wirtschaft und Gesellsachaft. Grundriss der verstebenden Soziologie*, trad. in Manuel Braga da Cruz, *Teorias Sociológicas, Vol. I, Os Fundadores e os Clássicos (Antologia de Textos)*, Lisboa, Gulbenkian, 1989.

– ligadas à produção rural, piscatória e artesanal, a viveres comunitários, etc. –, tanto em termos de «edificado» e de artefactos materiais como de práticas sociais «etnografáveis».

Finalmente, talvez até por idênticas razões de «atraso histórico», Portugal dispõe também de um património natural (geológico, vegetal e animal), muitas vezes raro ou em risco de desaparecimento (no espaço europeu), que merece cuidados especializados, investimento público e sensibilização das populações para a sua importância.

Nestes termos, a Marinha e os núcleos de interesse da nação pelas «coisas do mar» encontram outra legitimação e melhores condições culturais para a defesa, que sempre procuraram fazer, do nosso património marítimo. É preciso saber aproveitar tais circunstâncias.

4. As Forças Armadas e a Marinha perante os choques e as transformações na sociedade

Nesta penúltima parte, detenho-me singelamente sobre quatro pontos.

Primo: *Guerra, defesa, segurança.*

Ainda há meio século, designávamos uma das funções soberanas do Estado moderno pelo vocábulo «*guerra*». A «paz» e o «estado de guerra» eram as duas modalidades fundamentais (e mutuamente exclusivas) de inserção de um país nas relações internacionais. Curiosamente, em Portugal, tal vocábulo serviu para designar o departamento governamental de tutela do Exército enquanto que o da Marinha nunca foi exclusivamente militar e esteve mesmo associado, durante largas décadas, aos «negócios do ultramar».

Depois da 2.ª Guerra Mundial, e correspondendo a uma aspiração universal a uma paz duradoura, a generalidade dos países passou a adoptar o conceito de *defesa* nacional para designar as suas preocupações e actividades militares, às quais articulou outras, de forma mais integrada (diplomacia, economia, investigação, defesa civil, *intelligence*, mobilização interna, etc.).

No actual quadro estratégico internacional, o conceito de *segurança* tem vindo a impor-se e a sobrelevar mesmo o de defesa, esbatendo-se também a fronteira (antes adquirida como intocável) entre o «interno» e o «externo». Perante a indefinição e polimorfia das ameaças, defesa e segurança apresentam-se agora como domínios «interpenetrados» – tanto a nível nacional como numa esfera mais ampla, «colectiva» – que estão obrigando a uma reformulação titubeante de todo um conjunto de actores e instituições e das suas respectivas missões: forças armadas, guardas territoriais, polícias, socorros e

protecção civil, investigação e justiça criminal, serviços de informações, responsabilidade governativa, controlo parlamentar, e até as ONG's, etc.

Quanto a Portugal, nas últimas décadas, a política externa manteve as nossas alianças tradicionais, o que teve reflexos positivos de continuidade e estabilidade para outras esferas na nossa vida colectiva. Acrescentou-lhes, porém, a vontade de participação no projecto europeu e ensaiou um novo relacionamento, mais intenso, no espaço inter-continental da lusofonia. Além disso, tem pretendido marcar presença militar em situações de crise regionais onde coligações intervêm em operações de imposição ou de manutenção de paz.

Já tudo foi dito sobre a «vocação marítima» de Portugal, em particular na vertente da defesa e protecção dos nossos interesses vitais. Mas não é talvez inútil reafirmar que, de facto, a dimensão do «mar português» (apoiado nos Açores e na Madeira, mas descendo porventura a mais baixas latitudes) é a única que confere espaço e profundidade suficientes à nossa posição geo-estratégica para lidar, com alguma vantagem, com a potência marítima dominante, bem como com uma eventual potência continental da vizinhança e, além disso, afirmar a nossa especificidade no espaço europeu, inserirmo-nos no relacionamento transatlântico e potenciarmo-nos no diálogo Norte-Sul.

Secundo: A disciplina militar.

Independentemente de outros factores, é compreensível que a disciplina, a liderança e a ética militares tenham vindo a ser confrontadas com os valores modernos da liberdade e da igualdade, bem como com os valores pós-modernos([17]) do presente, do prazer e da fruição.

Não por acaso, o movimento social que porventura melhor representou os ideais da modernidade, o movimento operário, incluiu na sua matriz ideológica, durante algum tempo, referências pacifistas e anti-militaristas. Mas também não é certamente por casualidade que as clivagens observadas entre aquele e os que hoje animam os chamados «novos movimentos sociais» têm muito a ver com um pronunciado distanciamento de posturas, onde já não há grande lugar para o «bem comum», a abnegação, a solidariedade desinteressada ou o «espírito militante»([18]).

([17]) Ver, por exemplo, Jean-François Lèotard, *A Condição Pós-Moderna*, Lisboa. Gradiva, 1989, e Gilles Lipovetsky, *A Era do Vazio: Ensaios sobre o individualismo contemporâneo*, Lisboa, Relógio d'Água, 1989.

([18]) Militante vem, etimologicamente, de militar. De resto, justificava-se uma investigação científica sobre as razões da propensão do movimento operário para, contraditoriamente com as proclamações ideológicas, adoptar alguns sinais e terminologia simbolicamente belicistas (punho erguido ameaçador, função das bandeiras e estandartes, termos como luta, combate, unidade, vitória, derrota, etc.).

A disciplina militar, em particular, parece dificilmente compatível com a liberdade atitudinal de que usufruem presentemente os jovens portugueses. Esta visão terá estado entre as que, indirectamente, determinaram o fim do serviço militar obrigatório. Assim como, provavelmente, se deve a um certo alargamento do conceito de igualdade a eliminação dos últimos foros particulares de Justiça com a profunda reforma que acaba de atingir o sistema de Justiça Militar.

Porém, neste domínio, e maugrado a especificidade da condição militar – só nela se jura que o serviço pode exigir o «sacrifício da própria vida» – é previsível que se vá acentuando progressivamente o «discurso dos direitos» e a contestação de práticas disciplinares e relacionais tradicionais, com a proeminência das respectivas querelas e litigação jurídicas([19]).

Terceiro: As relações inter-Ramos.

As Forças Armadas são hoje um conjunto integrado de dispositivos humanos e meios materiais especializados. Desde a criação do Ministério da Defesa Nacional, há 50 anos, que não cessou de progredir a utilização em comum de recursos por parte dos Ramos e a aproximação cooperativa entre eles em termos de doutrina, regulamentação geral e emprego operacional de forças. Naturalmente, irão prosseguir as medidas de racionalização, de cooperação e de fusão de serviços. (Por exemplo, desde o pós-guerra que as novas Forças Armadas Federais-Alemãs passaram a dispor de um único corpo de médicos militares). Neste sentido, parece negativa a não existência de um consenso nacional acerca da natureza e missões de uma força como a Guarda Nacional Republicana.

Mas as arquitecturas e soluções organizacionais não podem ser desenhadas só por princípios de racionalidade formal. Os sentimentos e afectividades, as representações mentais interiorizadas pelos membros de uma instituição têm também de ser tidos em conta. Cada um dos Ramos das Forças Armadas tem mantido – e é bom que continue a manter – a sua cultura e identidade próprias, que pode incluir até alguma emulação e rivalidade com os demais. O fundamental é que tal competição seja guiada pelo espírito de servir melhor os objectivos comuns da defesa da comunidade nacional e não pela lógica auto-referenciada da supremacia do próprio Corpo.

([19]) Neste aspecto, um certo tipo de ficção fílmica americana – por exemplo, sobre a acção dos investigadores judiciários na U.S.Navy – permite antever o que poderá ser esta realidade entre nós, dentro de alguns anos.

Último: O financiamento e a legitimidade.

Com poucas excepções, a generalidade dos países que nos são mais afins diminuiu os meios financeiros consagrados à defesa, depois que cessou a «guerra fria» Leste-Oeste. Por outro lado, não é difícil prever que as tendências em curso acentuem uma afectação prioritária dos dinheiros públicos ao investimento em equipamentos, e menos no estipêndio do pessoal – em Portugal, como nesses outros países.

Em todo o caso, tais meios estarão sempre dependentes da avaliação política do estado das ameaças e da situação internacional. Já bastas vezes aconteceu que tal avaliação – feita pelo poder político legal – se distanciou daquela feita pelos responsáveis militares, os quais, não só veiculam o parecer de razões técnicas devidamente ponderadas, como se assumem naturalmente como representantes e depositários da confiança dos seus subordinados, e, além disso, sentem que sobre eles impende – em questões mais cruciais – uma responsabilidade histórica, que promana da continuidade institucional do serviço da Nação. Dito de outro modo: estão sujeitos a uma lógica bem diferente daquela que marca os tempos e os modos da acção governativa.

Nestas condições, o volume das disponibilidades públicas para o sector da defesa e segurança – face a outras prioridades também relevantes – terá sempre de ser procurado numa óptica que conjugue os limiares da melhor eficácia possível do sistema de forças com a legitimidade concedida pela comunidade nacional às instituições militares e aos órgãos de soberania para assegurarem a preservação da nossa identidade colectiva. Assim se compreende a extraordinária responsabilidade que pesa sobre estes responsáveis.

5. *A cultura, valores e normas da instituição naval face aos desafios da mudança*

Chegamos então, por fim, ao domínio específico da Marinha. Nele abordaremos alguns traços característicos da sua vida social e levantaremos questões que, à luz de tudo o que foi dito anteriormente, ou já constituem preocupações do presente, ou poderão vir presumivelmente a colocar-se como problemas no médio prazo.

1. Valores e cultura naval

Esta Instituição é depositária de um conjunto rico de valores e referências históricas e humanas, geralmente negligenciadas no exterior. Vale a pena talvez exemplificar com três desses pontos fortes:

- Alguma comparticipação na preservação do mito das Descobertas, no contexto histórico do Renascimento, com a «dilatação da Fé e do Império» a projectarem-se como grandes destinos do Povo Português. Este foi, claramente, o nosso Heroísmo colectivo. Diferentemente da teoria, que propõe uma interpretação formalizada e comprovável da realidade, o mito é uma representação confabulada, que, porém, desempenha um certo número de funções latentes, entre as quais a de dar sentido e coesão ao grupo, à organização ou à sociedade. Nesta linha, é talvez a altura de dizer que a construção de um bom mito – que teria de ser moderno e contemporâneo – para a Marinha, ajudá-la-ia certamente a mobilizar-se mais e a interagir com a comunidade nacional de uma maneira mais promissora;
- Uma arreigada noção de serviço, em prol da colectividade, com «coragem, abnegação e humanidade»([20]), tanto na guerra como na paz. A noção de colectividade nacional reforçou-se claramente com a Revolução Liberal, onde antes havia sobretudo fidelidades pessoais.

Esta desaristocratização da Armada, com a «abolição de todas as provanças de nobreza até agora exigidas para a admissão dos aspirantes a guardas-marinhas» e somente a consideração das «diferenças dos talentos e virtudes», levou Fontoura da Costa a exclamar: «Abençoado decreto de 32! A ele, à Liberdade, devemos todos nós, salvo raríssimas excepções, o sermos oficiais de Marinha».([21]). De facto, beneficiando de tal abertura, durante o resto desse século e depois, com a República, a Marinha consolidou-se como uma grande instituição nacional;

- Um conjunto de atributos profissionais geralmente reconhecidos por aqueles que têm a oportunidade de lidar mais proximamente com o pessoal da Armada em actos de serviço, nos diversos níveis e especialidades, tais como: – a reputação de aliar os bons conhecimentos técnicos práticos a uma base científica consistente; – a capacidade de decisão, de execução, de pontualidade e de saber reagir perante o inesperado; – brio, pundonor e sentido de responsabilidade; – um «profissionalismo» agudo, incluindo a capacidade de aprender o que não se sabe; – e, *last but not least*, uma prática de convivialidade e cordialidade nas relações interpessoais que muitas vezes espanta os forasteiros.

Isto dito, podemos passar a referir alguns pontos de análise sobre a instituição, naturalmente susceptíveis de discussão.

([20]) Legenda de uma das condecorações de mérito do Instituto de Socorros a Náufragos, geralmente destinada a galardoar os autores de actos de salvamento no mar, com risco de vida.

([21]) *Anais do Clube Militar Naval*, n.º comemorativo do 70.º aniversário do CMN, Out.-Dez. 1936. pp. 9-32.

Sustentámos em outro lugar([22]) a existência, na nossa Marinha, de uma dupla identidade profissional: a militar e a marinheira. É, na nossa opinião, um fenómeno singular, que complexifica, valoriza e enriquece esta instituição. Com equilíbrios diferentes entre as duas vertentes, ambas se têm mantido ao longo de quase dois séculos (pelo menos), o tempo da nossa modernidade histórica. Ambas deveriam ser mantidas, enfatizando-as, e acentuando um pouco mais o peso de uma, ou de outra, conforme os quadros conjunturais vividos.

Actualmente, de acordo com as missões que lhe estão cometidas, na vertente da identidade militar caberá principalmente o desempenho de acções de controlo da segurança naval do nosso espaço atlântico e a participação em operações militares limitadas, de decisão nacional ou inter-aliada. Caberá igualmente a preparação e o planeamento para qualquer outro tipo de conjunturas militares previsíveis.

Nas missões de serviço público marítimo, caberão certamente – nos espaços oceânico e ribeirinhos que nos dizem respeito – as tarefas (de polícia) de manutenção da lei e da ordem, exploração dos recursos, preservação da qualidade das águas e das espécies naturais, a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, etc.

Ponhamos um exemplo concreto deste sincretismo: a aplicação das regras da disciplina militar na Marinha é modulada, por um lado, pela maior compreensão humana que a condição marinheira geralmente proporciona. Por outro lado, em certas circunstâncias, a urgência e magnitude do enfrentamento, em meio marítimo, do Homem com a Natureza sobrepõe-se a regras formais concebidas para ambientes mais repousados e comportamentos sociais mais tipificados. E, para salvar vidas humanas ou mesmo bens materiais, pode justificar-se saltar por cima de normas de precedência ou procedimentais.

Outros exemplos poderíamos, naturalmente, citar.

Ora, tudo isto faz desta Instituição um caso específico que a distingue no contexto das Forças Armadas e da própria sociedade portuguesa – e que talvez devesse ser mais enfatizado.

Num país com a nossa história e tradição marítimas, a Armada terá especiais responsabilidades na preservação deste património, quer material (as marcas e os registos, os navios antigos, os museus, publicações, exposições, etc.), quer em termos de animação e difusão públicas (festivais, eventos), quer ainda neste plano, cultural, de preservação e valorização dos valores próprios.

([22]) João Freire, *Homens em Fundo Azul Marinho – Ensaio de Observação Sociológica sobre uma Corporação nos Meados do Século XX: a Armada Portuguesa*, Oeiras, Celta, 2003.

Uma conhecida tese de Charles Moskos([23]) levanta a questão de saber se as forças armadas (de países como os Estados Unidos) não estariam a evoluir de um modelo de normatividade dito «institucional» (ou vocacional), para um modelo dito «profissional» (ou «ocupacional»). O autor responde que sim, traduzindo-se isto pela ideia de uma maior aproximação dos comportamentos dos militares de carreira a outros profissionais de qualificação académica equivalente e pela perda de eficácia das normas tradicionais baseadas no dever, na honra e na disciplina, em favor de condutas mais prosaicas movidas por contrapartidas materiais (remuneração, benesses), por um «envolvimento limitado» na execução das missões ou, alternativamente, pela busca de oportunidades para experienciar sensações de risco.

À questão da profissionalização da vida militar voltaremos já adiante. Mas desde já reafirmo a análise feita de que «a Marinha representa um microcosmos social original onde se combinam elementos de pré-modernidade, modernidade e já sintomas de pós-modernidade (técnica, pelo menos)»([24]).

Acrescentaria agora que, entre a tradição e a mudança, não deveria haver receio de assumir a conservação de práticas, memórias e referências que merecem ser preservadas – como património cultural, que são. Mas também não deveria haver hesitação em abolir ou reformar aquelas tidas como mais negativas ou controversas (como o exagero das praxes académico-juvenis).

Num mundo onde tudo se inscreve num programa de mudanças, é muito importante que persistam instituições antigas, capazes de simbolizarem a perenidade de certos valores. O que não é incompatível com a modernização e actualização das suas missões e processos de trabalho.

2. A Marinha como corporação

Por razões compreensíveis, falar de corporações ou de corporativismo é mal visto entre nós. No entanto, estes conceitos têm validade na terminologia de várias disciplinas científicas, entre as quais a Sociologia das Profissões. Foi neste último sentido, conceptual e analítico, que os empreguei([25]) para tentar caracterizar a Armada, na dimensão do seu funcionamento organizacional e social.

Porém, como outros conceitos da mesma área problemática – por exemplo, o de burocracia – não é inocentemente que o uso corrente do vocábulo se vulga-

([23]) Ver C. Moskos e F. Wood (orgs.), *Military; more than just a job?*, Washington, Pergamon, 1988.

([24]) J. Freire, *cit.*, p. 215.

([25]) J. Freire, *cit.*

rizou com significado pejorativo. Neste caso, a suspeita de que, sob um discurso altruísta se acoitassem práticas essencialmente proteccionistas dos interesses de um determinado grupo social.

Apenas vamos aqui tocar na questão da «abertura» versus «fechamento», uma das que está teoricamente associada ao conceito de corporação (ou, o que seria mais bem dito no caso da Marinha, da situação de duas corporações justapostas, a dos oficiais e a das praças e sargentos([26])).

Não é necessário explicar detalhadamente os termos desta questão, que é apreensível quase só nominativamente. Em tipos-ideais, um grupo (profissional, suponhamos) «aberto» caracteriza-se por amplos e fáceis fluxos de entrada e de saída dos seus membros (de e para outras profissões) e por trocas abundantes de informações ou serviços com o exterior; um grupo «fechado» será muito rigoroso na forma como admite os seus novos membros e procurará guardar no seu interior tudo aquilo que considere serem os «recursos» e «segredos» da sua sustentação profissional, comunicando pouco e mal com o exterior e tendendo, a prazo, para o isolamento, a auto-referenciação e prováveis choque com a sociedade envolvente.

São exemplos de "fechamento", recorrentes em meio militar, os seguintes:

- Apego a privilégios, diferenças de tratamento e benefícios materiais herdados do passado;
- Encurtamento dos horizontes culturais e mentais, conduzindo a representações do mundo miméticas da sua própria experiência pessoal;
- Peso desmesurado da tradição histórica, mitificada, confundindo a esfera do mito com a esfera da verdade;
- Eventualmente, criticismo e auto-criticismo exacerbado (levando até, porventura, ao afloramento do discurso cínico).

É apenas uma percepção do exterior – de um actor envolvido –, mas escutar em entrevista sociológica, da parte de um investigador responsável por um departamento universitário de Biologia, que acabou por se especializar em águas não-marítimas (estuarinas, fluviais) porque «os almirantes querem o mar só para eles», só pode ser indicativo de um «fechamento», de um ou outro lado, eventualmente até de um mútuo fechamento, que impede colaborações mais profícuas.

Pelo contrário, exemplos concretos de «abertura» são a antiga passagem prévia dos cadetes da Escola Naval por um «ano preparatório» na Universidade, ou o actual recrutamento de oficiais Técnicos Superiores Navais de entre licenciados de várias áreas científicas.

([26]) Note-se que esta análise foi desenvolvida para o período dos anos 50 e 60 do século passado e pode já não ter a mesma sustentação empírica nos dias de hoje.

É claro que o desejável (e difícil) é «abrir», mas sem descaracterizar. Mas é também importante reduzir percepções negativas como a referida. Para o que se chama também a atenção para o papel de «ecran» de alguns «intermediários», por exemplo de cientistas que acabam, quiçá involuntariamente, por monopolizar a vontade de abertura da Marinha para o exterior (neste caso o mundo da investigação e do ensino universitário), esbatendo consideravelmente o seu impacto.

Um programa sistematizado de promoção de canais de comunicação da Marinha com outras esferas sociais poderia incluir, pois, sem receios de perda de identidade, as seguintes:

– Os outros ramos das Forças Armadas;
– Marinhas de Guerra estrangeiras;
– Outras comunidades marítimas;
– A comunidade científica;
– A juventude;
– A comunicação social e outros «mediadores» para a sociedade.

3. **Qualificação, carreiras, retribuição**

Na actualidade, a elevação dos níveis de escolaridade formal e das expectativas profissionais da população aponta para novas formas de recrutamento e de prestação de serviço na Armada.

O recrutamento terá de ter em conta os novos valores e orientações da juventude: se existe melhor conhecimento geográfico e menos necessidade de «correr mundo», o desejo de aventura não se terá por isso exaurido. Mas, com as compreensíveis compensações monetárias e de formação técnica (não especificamente militar), haverá que evitar criar cenários de «mercenarização» (que, de resto, existiu nas marinhas, apenas há dois séculos atrás).

Ao contrário do Exército, o fim do serviço militar obrigatório em tempo de paz não obrigou à «profissionalização» do pessoal da Marinha, pela razão simples que ela aqui sempre existiu, com larga extensão. Reforçará possivelmente o contingente de voluntários contratados, tanto em áreas mais técnicas como naquelas onde o vigor físico constitui um limite à «profissionalização integral» (pelo natural envelhecimento, físico e anímico) – como é o caso dos fuzileiros.

Tal como nos outros Ramos, os meios operacionais serão activados por um número sempre decrescente de efectivos, mas aos quais se exigirão maiores conhecimentos, especialização e competências técnicas – além da indispensável competência marinheira de base. A corporação evolui, pois, para uma Marinha onde os da alcaxa podem já não ser a maioria.

Outra preocupação particular deste processo consistirá em que, na tendência geral de especialização dos campos profissionais, o pessoal «de marinha» (manobra, navegação) não «sobre» como grupo residual ou «generalista», mas possa igualmente progredir nos seus saberes (tanto nos mais inovadores como na conservação e reinterpretação dos clássicos) e seja reconhecido como os demais, nos seus diversos níveis.

Também existirão prováveis reflexos, sobre as culturas profissionais do pessoal embarcado, decorrentes da progressiva limitação da autonomia de decisão dos comandantes das unidades navais, por virtude dos meios técnicos que hoje os ligam, em cada momento, aos comandos superiores da Armada.

No que toca ao desenvolvimento das carreiras, se a perspectiva de progressão deve estar aberta aos mais novos, tem igualmente de haver selectividade. Não é normal que, salvo acidente, todos os oficiais cheguem ao pré-topo (Capitão-de-Mar-e-Guerra) e todos os sargentos esperem chegar a Sargento-Mor, sendo vividos como penalizantes os casos em que tal não acontece. As eventuais expectativas criadas, as insatisfações com os vencimentos ou as rivalidades inter-Ramos não devem justificar, por exemplo, a multiplicação exagerada de lugares de almirante.

As organizações são hoje geralmente mais «achatadas», mais complexas e mais descentralizadas nos seus processos de decisão, mas os analistas sabem bem que isso deriva não só de preocupações de melhoria da sua eficiência, mas também da tendência para criar novos lugares de chefia como meio de aumentar as oportunidades de carreira e de ganho dos seus quadros.

Em todo o caso, quaisquer que sejam os mecanismos e critérios de promoção, é decisiva a convicção da comunidade de que são, de facto, os melhores os que mais ascendem, e que os lugares de comando superior são ocupados pelos mais competentes e brilhantes.

No que diz respeito às remunerações, é certo que elas têm de ser suficientes e dignas, no cotejo com outras profissões. Porém, desde o apelo ao recrutamento, a remuneração não pode ser considerada como o principal factor de satisfação, orgulho e realização profissional.

A pressão para a monetarização das recompensas em actividades de forte cunho vocacional (por exemplo o seguro de vida, em vez da antiga «pensão de sangue») deve ser travada, sem prejuízo das justas condições de segurança económica para os dependentes das vítimas perecidas ou diminuídas em serviço.

Em contrapartida, não deve menosprezar-se o efeito das recompensa morais, como os louvores e as condecorações típicas dos corpos militares, desde que consigam eximir-se à banalização e quebra de exigência. Por exemplo, não parece serem hoje suficientemente reconhecidos, no plano simbólico, os nossos últimos medalhados de guerra.

Finalmente, uma palavra sobre os modos de saída da corporação: a cessação (e renovação) dos contratos dos voluntários; e as saídas para a reserva e a reforma,

com pensão, eventualmente para prosseguimento de outra actividade profissional. Perante tal flexibilidade de situações e variabilidade de fluxos, impõe-se uma eficiente gestão previsional e «estratégica» do pessoal e uma formulação adequada das normas estatutárias e regulamentares, de molde não apenas a garantir os efectivos necessários mas também a evitar comportamentos oportunistas e a assegurar a permanência de bons e de excelentes profissionais na Instituição.

4. Mudanças sociais internas

Falámos já dos grandes processos de mudança social em curso. Resta-nos ver aqui como alguns deles poderão afectar, no futuro, as práticas, os valores e a cultura da Armada.

A entrada das mulheres em todo o tipo de organizações e actividades é, como já se disse, um processo civilizacional imparável, actualmente em curso, que tem extraordinárias e profundas repercussões práticas e, mais importante que tudo, no plano das nossas mentalidades. Mais ainda no caso das Forças Armadas e, em especial, da Marinha. Ouço dizer que, beneficiando da experiência de terceiros e da gradualidade do processo, esta integração tem corrido satisfatoriamente entre nós. Mas a dinâmica irá prosseguir, catalisada pela exploração do princípio da igualdade: até que postos poderão ascender?; que cargos e missões poderão desempenhar?, etc.

Outra questão social significativa é a tendência geral à endogamia profissional, por enfraquecimento de outras convivialidades (aldeia, bairro, etc.). O fenómeno não deixará de interpelar a Marinha, com vantagens, desvantagens e margens de manobra mais ou menos amplas para a gestão destes problemas.

Entre as vantagens, vislumbram-se o reforço dos laços entre os membros da corporação (como anteriormente, de pais para filhos ou sobrinhos) e o alargamento ao espaço familiar da natural necessidade de troca de experiências e opiniões sobre a profissão.

Mas os problemas também não faltarão: atracção sexual, namoro, disputas, separação do privado e do serviço; receio de favoritismos ou protecções; acréscimo de preocupações pela segurança do cônjuge; impacto das novas dinâmicas familiares (divórcios e sucessivas uniões, etc.); intimidade promíscua quanto à segurança militar das informações detidas; e certamente muitos outros.

Em aberto, ficam ainda outras dúvidas como, por exemplo, a de saber até que ponto a tendência à endogamia chegará às especialidades técnicas e respeitará, ou não, as fronteiras dos corpos orgânicos e hierárquicos (oficiais, sargentos, praças).

Mais um ponto sensível é o da crescente diversidade da composição social dos seus membros. Como o país (e as restantes Forças Armadas), a Marinha tenderá a ser mais multi-étnica (no que toca ao tipo racial) e mais multi-cultural (práticas culturais e crenças religiosas). Porém, a língua pátria continuará a ser um importante factor aglutinador (apesar dos inglesismos correntes) e a nacionalidade portuguesa uma identidade colectiva pregnante, devido à comunhão de referências históricas, simbólicas e míticas, aos problemas de gestão colectiva do presente, e à inevitável indagação e procura de projectos futuros mobilizadores.

O conhecimento da História e a prática da cidadania serão dois ingredientes importantes para o bom sucesso desta integração.

Finalmente, uma referência telegráfica às práticas sociais de risco. No passado, a vida do mar enfrentava, em especial, os problemas do alcoolismo e do controlo social e sanitário da sexualidade. Hoje, com a desestruturação dos valores e o enfraquecimento das instituições tradicionais de educação-socialização (sobretudo, a família), e com uma convivialidade mais acessível e informal, os riscos principais chamam-se «tóxico-dependências» e «doenças sexualmente transmissíveis» e as sociedades tratam deles como novos flagelos sociais. Mas também aqui tenho notícia de que a instituição naval está atenta e actuante.

5. **Diferenciações sociais e simbólicas**

Tradicionalmente, a vida social da Armada é muito compartimentada. Porém, quer a nossa experiência de guerra, quer a modernização inevitável, levaram-na a evoluir dos antigos «separatismos» e pequenos privilégios (rancho, alojamento, mordomias) para um maior nivelamento e esbatimento de distinções e das correspondentes resistências.

Mas, tendo-se dissipado o exacerbamento de certas conflitualidades sociais longamente reprimidas, reconhece-se hoje, geralmente, a importância e a vantagem da aceitação de certas diferenças de estatuto (tal como das remunerações), quando estas são justificadas por reais diferenças identitárias de grupo social e correspondentes a diferentes níveis de responsabilidade, de formação, de cultura, de centros de interesse, etc. A redescoberta – no campo científico e gestionário – da importância da liderança([27]) e do human factor (que pode ser fonte directa de eficiência e de resultados, como de erros e acidentes) veio, realmente, dar uma nova legitimidade e interesse ao reconhecimento das subculturas grupais. De facto, o «ambiente» marujo da coberta não é o mesmo do das câmaras de sargentos e de oficiais.

([27]) Neste domínio, é de referir o lugar destacado dos trabalhos publicados pelo Prof. Doutor Jorge Correia Jesuíno, oficial da Armada reformado.

As diferenças hierárquicas – que as Forças Armadas acentuam muito rigidamente –, no quadro de uma dada divisão-do-trabalho (na sociedade em geral como numa específica organização), parecem ser, não apenas uma necessidade funcional para o cumprimento dos seus objectivos colectivos, mas também um acicate de emulação para a melhoria das *performances* de cada um, seja no plano das aspirações e do reconhecimento dos méritos e dos resultados alcançados pelo próprio, seja funcionando como exemplo perante terceiros e como motivação para as mobilidades ascendentes intergeracionais.

Outro ponto concreto: o uniforme. O uniforme é um elemento identitário primário, mas forte, dos corpos militares. A cultura ideológica hoje dominante aceita razoavelmente o uso de uniforme em certas actividades profissionais, mas muito menos as fardas militares; por serem militares. E o facto é que, se há 40 anos os marinheiros tinham orgulho em transitar na via pública fardados, hoje, a presença de navios de guerra no porto nem sequer é notada na cidade.

Qual tem sido, aparentemente, a resposta das autoridades militares?: a de cederem à pressão (externa e interna) e restringirem o uso do uniforme, permitindo mesmo a entrada e saída do pessoal das instalações militares e, *maxime*, do navio, em traje civil. Talvez não tenha sido a melhor solução.

O uniforme ajuda a partilhar condições e destinos comuns, nos bons como nos maus momentos. E, às vezes, perante uma identificação minoritária e contrastante, é possível cambiar-se o sentido das reacções que provoca. Se, perante a pressão externa, pode ter sido adequada a táctica do recuo, limitando o porte do uniforme aos espaços e actos de serviço, já perante a pressão interna, do próprio pessoal da Armada, poderia tentar responder-se, por exemplo, de modo a deslocar o problema do «uniforme/sim/ou/não», para a questão do modo de o usar.

Na verdade, o porte da farda na Marinha não tem necessariamente que ser imposto de uma única maneira, eventualmente sentida como despersonalizadora e «disciplinar». Com excepção das formações de ordem unida, o serviço interno – a bordo ou em terra – é geralmente compatível com um uso personalizado – preferindo agora esta, àquela – das diferentes peças de vestuário regulamentarmente aprovadas – e naturalmente só destas. Mais importante do que discutir se o panamá ou o bivaque são a cobertura mais adequada à funcionalidade procurada, seria talvez a inculcação da norma de que cada um pode escolher, seja o gorro, seja o sueste, aquele que melhor lhe calha, sabendo que qualquer deles o identifica como membro da Instituição.

E um plano de uniformes que se assemelhasse mais a um catálogo de loja de vestir de artigos náuticos, teria certamente outra aceitação entre o pessoal de hoje. (O problema seria talvez o das imitações por parte de não marinheiros, mas esse seria de muito mais fácil resolução).

Em resumo, a ideia que queria expressar é a de que, quer no plano das diferenciações internas, quer no da imagem externa, estas práticas e rituais simbólicos devam servir sobretudo como instrumentos, finos, distribuidores de satisfação e de realização pessoal e profissional, aos membros da Instituição.

6. O diálogo com a Nação

Os aparelhos da comunicação social contemporânea levantam questões cruciais para o funcionamento e devir das nossas sociedades. Por exemplo, para as organizações militares, suspeito que a «ubiquidade comunicativa» reinante (servida por muitos meios de captação, registo e transmissão de informações) constitua um quebra-cabeças permanente para a segurança informativa das acções tácticas (podendo comprometer a localização, os *timings*, as intenções ou os meios envolvidos, e assim impedir o sucesso almejado). Mas não é disso que vou tratar.

Gostaria somente de evidenciar a necessidade de instituições como a Marinha pensaram cuidadosamente nas várias formas como se relacionam e dialogam com a sociedade onde estão inseridas. E, desde logo, pela sua relevância, com os órgãos de informação e a comunicação social em geral. Recorro a quatro casos (de todos conhecidos), ocorridos nos últimos anos, que terão proporcionado à opinião pública diferentes visões – umas mais positivas, outras mais negativas – sobre o papel e as actuações da Marinha no tempo presente:

- O caso do afundamento do S. Miguel com munições e explosivos degradados, que transmitiu à população uma imagem (porventura errada e injusta) de impreparação e falta de controlo na acção;
- O caso da intervenção durante a crise político-militar que se instalou na República da Guiné-Bissau, que evidenciou a importância dos meios navais, aeronavais e anfíbios para estas situações, e as carências de equipamento existentes;
- O caso da aquisição dos novos submarinos – politicamente controversa e, quase certamente, com reflexos negativos para a imagem da Armada([28]);

([28]) Pegando ao acaso num jornal diário (*Público*, Lisboa, de 20 de Outubro de 2004), podem encontrar-se nada menos de duas referências pejorativas a este projecto de reequipamento naval: numa local relatando o «desespero» e a «contestação» de pescadores presentes na praia da Murtosa a propósito do naufrágio de uma traineira, o reporter põe na boca destes a crítica de que o ministro da Defesa e dos Assuntos do Mar «devia era olhar para isto, em vez de andar a comprar submarinos» (p. 26, título: «As críticas – homens do mar queixam-se do ministro Paulo Portas», assin. A.C.); noutra página, onde o jornalista relata as principais intervenções feitas num seminário organizado pelo Tribunal de Contas e pelo Instituto Nacional da Administração, na Universidade Católica, sobre «O Estado no Século XXI», uma citação de uma importante personalidade da vida económica e política [Miguel Cadilhe] refere, entre outros casos de mau investimento público, os «impertinentes submarinos» (p. 22, título: «TC defende avaliação dos resultados do Governo», assin. J.R.A.).

– E o caso do acidente da ponte de Entre-os-Rios – este de sentido positivo, para a competência e empenhamento da Marinha no resgate dos cadáveres.

As instituições, ainda que por razões defensivas, têm de adoptar uma estratégia perante a comunicação social, previamente pensada e organizada, sob pena de poderem ver a sua imagem pública desfocada e desfasada em relação ao que efectivamente realizam. A Marinha também não deve fugir a esta necessidade.

Termino.

Perante a sociedade, as suas dinâmicas, os seus debates e as suas hesitações, as instituições mais fortemente estruturadas têm talvez o dever de definir programas de acção – isto é, linhas de preocupação e de convicção a promover, estimular, organizar e desenvolver – como eixos estruturantes justificadores da sua actuação. Podem, não só aguentar os embates das mudanças, e evoluir com elas, mas contribuir eventualmente, pelo exemplo, para melhorar aspectos mais periclitantes em outros sectores da sociedade.

Cada época histórica rejeita marcas anteriores e traz valores novos, alguns que em breve sossobrarão, outros que perdurarão longamente. A honra e a valentia feudais sobreviveram em muito à violência agónica da época. Foram os ideais filosóficos da Revolução que marcaram os séculos seguintes – os nossos –, não os paroxismos dos terrores «vermelhos». E é a memória das vítimas das Grandes Guerras defensivas (que puderam preservar os valores democráticos ocidentais) que ainda hoje se celebra, e não os desvarios e aventuras imperiais que as provocaram.

Convocando e parafraseando o seu nobre lema, eu diria que, ainda que a Marinha se não sinta reconhecida e contemplada como gostaria de o ser ou o foi noutros tempos, é fundamental que ela continue a honrar e a servir a Pátria; a Portuguesa e a Humana.

ACADEMIA DE MARINHA

A DESCOBERTA DO MUNDO PELA CHINA SEGUNDO MENZIES – Comentários

JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA
JIN GUO PING

LISBOA - 2004
XX

A DESCOBERTA DO MUNDO PELA CHINA SEGUNDO MENZIES – Comentários

Comunicação apresentada na Academia de Marinha em 7 de Dezembro de 2004, pelo CMG José Manuel Malhão Pereira e Jin Guo Ping.

ESTA COMUNICAÇÃO ORIGINOU UM LIVRO PUBLICADO PELA ACADEMIA DE MARINHA
«NAVEGAÇÕES CHINESAS NO SÉCULO XV – REALIDADE OU FICÇÃO»
PELO QUE NÃO FOI PUBLICADA SEPARATA.

ACADEMIA DE MARINHA

OS NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL DURANTE O REINADO DE FILIPE II

AUGUSTO ALVES SALGADO

LISBOA – 2004
XXI

OS NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL DURANTE O REINADO DE FILIPE II

Comunicação apresentada na Academia de Marinha pelo Comte Augusto Alves Salgado, em 14 de Dezembro de 2004.

FILIPE II E O ATLÂNTICO

Filipe II, primeiro de Portugal, herdou de seu pai, o imperador Carlos V, uma situação político/militar no Mediterrâneo que obrigou a que a atenção inicial do seu reinado estivesse centrada nesse mar, face à ameaça que representava o Império Otomano e os corsários barbarescos.

Por esse motivo, existia no Mediterrâneo um clima de permanente conflito, com constantes ataques dos infiéis aos diversos domínios da Coroa de Castela, incluindo ataques às zonas costeiras ibéricas(1). Foi este conjunto de factores que levaram Filipe II, entre 1562 e 1574, a expandir as suas forças navais, nesse oceano, para quantitativos muito superiores aos de seu pai(2). A situação militar melhorou, embora apenas parcialmente, com a assinatura de tréguas entre estes dois impérios, após a batalha de Lepanto.

Quase em simultâneo com esse desagravamento no Mediterrâneo, o conflito nos Países-Baixos reacende-se com a entrada em cena da Inglaterra e da França. É neste período que ocorre, também, um acréscimo das actividades marítimas dos reinos protestantes do Norte da Europa no Atlântico, em especial nas imediações dos Açores - inicialmente dos franceses e posteriormente dos ingleses.

É com este pano de fundo que Filipe II decide transferir o eixo da actividade naval da Coroa de Castela do Mediterrâneo para o Atlântico. No entanto, essa transferência depara-se com dois grandes obstáculos: o de não dispor de nenhuma base naval e, mais importante ainda, a inexistência de meios navais capazes de actuar, com eficácia, no Atlântico.

A base de apoio naval, Sevilha, embora ligada às armadas das Índias Ocidentais, não dispunha de condições para assumir essas funções, principalmente devido às suas características geográficas. No que respeita aos meios

(1) Cf. Carmen Corona Marzol, «La defensa de la Peninsula Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI», in *As sociedades Ibéricas e o mar a finais do século XVI. Congresso Internacional*, tomo II, Lisboa, 1998, p. 532.

(2) Cf. I.A.A. Thompson, «The Spanish Armada: Naval warfare between the Mediterranean and the Atlantic», in England, Spain and the Gran Armada. 1585-1604, Savage, 1991, p. 70.



Galés de Castela no Mediterrâneo (Viso del Marques)

navais utilizados no Mediterrâneo – i.e. as galés –, estes não podiam ser imediatamente transferíveis para o Atlântico, por não serem os meios mais adequados para aí operarem([3]). Para além disso, o monarca não podia desguarnecer completamente o seu flanco Sul, pois no Mediterrâneo subsistia a ameaça dos corsários do Norte de África, para além de, tanto os ingleses, como os holandeses, terem dado início às suas incursões nesse mar([4]).

Contudo e, por coincidência, ou talvez não, em 1580, o monarca castelhano estava em posição privilegiada de anexar o Reino de Portugal, com a sua extensa

([3]) Apesar das as galés deixarem de ser o principal meio das acções navais no Atlântico, onde desempenhavam apenas funções menores, como defender portos e apoiar os movimentos dos navios nos mesmos e apoiando desembarques, podiam, contudo, operar com sucesso no Atlântico, como ocorreu na conquista de Portugal, nos desembarques dos Açores e nos finais do século XVI, no Mar do Norte, em operações contra as actividades marítimas costeiras (cf. Augusto António Alves Salgado, «As galés no Atlântico», *ACMN*, vol. CXXVII, Lisboa, Jul-Set 1997, pp. 679-684). No entanto, sempre que actuaram contra os navios eminentemente atlânticos, os galeões, estes últimos normalmente mostravam a sua supremacia. Cf. David Goodman, *ibidem*, pp. 369-370.

([4]) Cf. David Goodman, *ibidem*, p. 372 e Cf. Carmen Corona Marzol, *ibidem*, p. 536.

fachada atlântica e, principalmente, o excelente porto de Lisboa – com a sua importante estrutura de apoio às actividades navais – e, os «preciosos» galeões da Coroa de Portugal(5).

Tendo adquirido os meios que necessitava no Atlântico, em 1583, com a conquista de todas as ilhas dos Açores, o monarca castelhano teve que decidir qual o seu o próximo passo.

Aparentemente, a próxima acção no Atlântico, ocorre apenas nas vésperas de 1588, com o envio da *Grande Armada* ou como é normal mente conhecida, embora erradamente, a *Invencível Armada*.

Porquê este compasso de espera entre 1583 e 1588, quando em 1583, o monarca tinha à sua disposição as forças que utilizou contra os Açores(6)?



Captura dos Galeões da Coroa de Portugal em Lisboa (1580) (Viso del Marques)

(5) Lisboa, centro dessa estrutura de apoio, foi considerada por Filipe II como a principal base do Atlântico das forças de Castela, em 1583, mas tanto por razões políticas como administrativas, tornou-se um pesadelo à organização logística da Coroa de Castela, conforme será analisado ao longo deste estudo.

(6) Cf. David Goodman, *ibidem*, pp. 374-375.

Poder-se-á julgar que terá ocorrido um interregno da actividade naval durante o período de 1584 a 1587. Por esse motivo é que esse período é, habitualmente, considerado como um período de *guerra fria*, em que ambos os adversários – Filipe II e Isabel I –, confrontaram-se apenas em pequenas acções em locais afastados, como foi o caso das Caraíbas.

No entanto, na minha opinião, esse interregno é apenas aparente, porque entre 1581 e 1587, toda a estrutura naval peninsular, em especial a da Coroa de Portugal, estava empenhada em construir os meios navais, i.e. galeões reais, que faltavam a Filipe II para as futuras operações navais no Atlântico.

Parece, portanto, haver um movimento contínuo em direcção ao Atlântico, desde 1580 e que se irá prolongar após o final do reinado de Filipe II.

A importância e a necessidade de dotar as suas forças navais com os meios necessários para a realização das futuras operações navais, pode constatar-se através da comparação do número de navios reais, em especial da Coroa de Portugal, que foram utilizados nas operações navais realizadas na faixa atlântica até 1588. Na primeira, a conquista de Portugal em 1580, dos 39 navios redondos utilizados pelas forças do monarca castelhano, nenhum era da Coroa de Castela(7). Na campanha do Açores de 1583, já 3 dos 36 navios redondos eram do rei – apesar de serem navios da Coroa de Portugal – e, em 1588, dos 130 navios principais, 30 eram do rei, dos quais 11 eram da Coroa de Portugal(8).

Ainda antes de nos debruçarmos sobre as forças navais de Filipe II, é importante identificar o primeiro combate naval «Atlântico».

Tradicionalmente, a historiografia anglo-saxónica tende a considerar a campanha de 1588 como o primeiro confronto entre os dois oceanos, onde o que é tido em consideração não é o local onde são travados os combates – o Atlântico – mas antes o modo como se travava o combate – combate com a artilharia (Atlântico) versus a abordagem (Mediterrâneo)(9). Recentemente, um conhecido historiador inglês vem dar uma nova importância à batalha de Vila Franca – travada entre as forças do marquês de Santa Cruz e o almirante francês Strozzi –, como o primeiro grande combate naval, com características atlânticas, i.e. sem a influência da presença perto de uma massa de terra(10). Considero que esta abordagem é bastante mais correcta do que a tradicional, pois o modo como os navios combateram e a utilização da artilharia manteve-se com poucas alterações, até porque não ocorreram grandes alterações nas peças de artilharia, até ao século XIX.

---

(7) Cf. I.A.A. Thompson, *ibidem*, p. 74.

(8) Cf. *Ibidem*, p. 86.

(9) Esta classificação parece-me errada, pois a abordagem só deixará de ser praticada quase nos finais do século XIX.

(10) Cf. John F. Guilmartin Jr., *Galleons and Galleys*, London, Cassell & Co, 2002, pp. 151-155.

Identificada a sequência do movimento em direcção ao Atlântico pelo monarca de Castela, importa agora abordar os meios da Coroa de Portugal e qual o papel que vão desempenhar nesse movimento.

OS GALEÕES REAIS

Um ano após a conquista de Portugal continental pelas forças de Filipe II, em 1581, o rei é informado que em Lisboa, tinham sido capturados os seguintes galeões reais: *São Martinho*, *São Mateus*, *Santo António*, *São Francisco*, *São Rafael*, *São Sebastião*, *São Pedro*, *São Cristóvão* e o *São Miguel*. Destes, a



Galeão S. Martinho, no final da Batalha de Vila Franca (1582)
(Palacio del Escorial)

maioria estava prevista ser utilizada na habitual actividade naval da Coroa de Portugal, incluindo o envio de um galeão para a Índia, um para Malaca, um para a Mina e um para o Brasil([11]). Deste modo, estariam disponíveis, de imediato, apenas 2 a 3 navios, para colaborarem com as forças de Castela.

Assim, ainda em 1581, o monarca ordena a construção de novos galeões capazes de operar eficazmente neste «novo» teatro de operações.

Destes navios, 8 novos cascos seriam construídos em Portugal([12]) e o galeão São Martinho, seria modificado. A construção destes novos navios e a reformulação do galeão *São Martinho* estava orçada em 50.200.000 reais([13]).

Por estas razões, para a Jornada dos Açores de 1582, apenas se encontravam disponíveis dois galeões. Dos outros dois de maiores dimensões, um seguiu para Malaca e outro para a Índia, tendo os restantes sido enviados para realizar missões várias, nos domínios além mar portugueses([14]).

Atrasos originados pelas constantes faltas de verbas, faltas de pessoal e, as dificuldades em trazer os navios que se encontravam em construção no Porto para Lisboa em tempo([15]), fazem com que em 1583, das 6 unidades que estavam previstas estar prontas nesse ano, apenas duas se encontrassem em condições para serem utilizadas na força que seguiu para a Terceira([16]).

Deste modo, e tendo em consideração todos estes factores, no final da campanha de 1583, só havia novamente disponíveis, em Portugal, 3 a 4 galeões com dimensões necessárias e suficientes para serem utilizados nas campanhas Atlânticas da Coroa de Castela.

Assim e, conforme já mencionei anteriormente, com um número de galeões tão reduzido, Filipe II adia qualquer tentativa de mostrar aos ingleses o seu poder, como tinha acontecido com os franceses em 1582.

([11]) Cf. AGS GA, Leg. 111, fol. 180.

([12]) Alguns destes navios cuja construção foi ordenada nesta data, serão alguns dos futuros galeões que irão participar na Armada de 1588, como é o caso do *São Filipe* e do *Santiago o menor*. No entanto, a construção não foi realizada em simultâneo, embora a celebração dos contratos talvez o tenha sido, pois os novos galeões vão surgindo progressivamente nas forças navais. Exemplo do atrás dito, é o facto de logo após o lançamento à água do galeão *São Filipe*, se ter dado início à construção de um novo galeão no mesmo local. Cf. *Cartas para as duas infantas meninas: Portugal na correspondência de Don Filipe I para as suas filhas*, 1581-1583, Organização, introdução e notas de Fernando Bouza Alvarez, Lisboa, 1998, pp. 121-122.

([13]) Cf. *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p. 10v.

([14]) Cf. AGS GA, Leg.111, fol.180.

([15]) Cf. AGS GA, Leg.144, fol. 211.

([16]) segundo galeão novo acabou por ser utilizado na Carreira de Malaca. Cf. A.G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, Out-Dez 1989, p. 778.

Em 1584, o monarca de Castela vê-se obrigado a desmobilizar os meios que tinha utilizado nas campanhas de Portugal e dos Açores dos anos anteriores, por serem meios que lhe faziam despender vastos recursos financeiros([17]).

É, portanto, durante estas tréguas aparentes, que o monarca conclui o programa de construção naval que iniciara em 1581, permitindo-lhe deste modo, em 1586, dispor de cerca de 10 galeões, a maioria dos quais com uma tonelagem superior a 400 toneladas([18]). Desses, 6 galeões vieram integrar a *Felicíssima* Armada, em 1588([19]), tendo 2 outros sido enviados para o Oriente([20]).

É já em 1587 e com 9 galeões da Coroa de Portugal disponíveis, que Filipe II decide que era tempo de tentar por termo às actividades dos corsários de Isabel I, dando início à campanha de 1588. Por razões várias, esta força naval larga de Lisboa, apenas em Maio de 1588, com cerca de 130 navios – incluindo 9 galeões e 2 zavras grossas, ou galeoncetes pequenos, da Coroa de Portugal([21]).

([17]) Cf. I.A.A. Thompson, *ibidem*, p. 73.

([18]) Cf. AGS GA, Leg. 195, fol. 13, in Jorge Calvar Gross e outros ed., *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, vol. II, Madrid, Ministerio de Defensa – Armada Española e outros, 1989, doc. 590, pp. 94-98.

([19]) Para mais pormenores sobre os navios que integraram a campanha de 1588, ver Augusto António Alves Salgado, *Os navios portugueses da Grande Armada. O poder naval português. 1574-1592*, Lisboa, Prefácio, 2005 (no prelo).

([20]) Neste período são enviados 2 galões para o Oriente. Foi o caso do galeão *Santiago Maior*, que largou de Lisboa a 10 de Abril de 1584, sob o comando de Afonso Pinheiro e, integrou a armada da Índia desse ano (Este galeão no seu regresso, chegou a Santa Helena com o mastro do traquete quebrado (A. G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, vol. CXXI, Lisboa, Jan-Mar 1991, p. 132), tendo chegado a Angra, a 9 de Setembro de 1585, na companhia de outras duas naus (ANTT, *CC*, parte I, maço 112, n.° 1 in «Domínio Hespanhol nos Açores e D. António Prior do Crato», *Arquivo dos Açores*, vol. II, Ponta Delgada, 1981, p. 117), donde partiu nos primeiros dias de Outubro («Domínio Hespanhol nos Açores e D. António Prior do Crato», *Arquivo dos Açores*, vol. II, Ponta Delgada, 1981, p. 120), tendo finalmente chegado a Lisboa a 7 desse mesmo mês (A. G., *ibidem*)). E também do galeão *Reis Magos*, que largou de Lisboa a 13 de Abril de 1585, com destino a Malaca, juntamente com a armada da Carreira da Índia (O navio acabou por arribar a Lisboa 3 dias depois, com o mastro do traquete e o do gurupés quebrados (A. G., *ibidem* p.132). Volta a largar de Lisboa a 5 de Janeiro de 1586, sob o comando de João Gago de Andrade (A. G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, Out-Dez 1989, p. 780), invernando na ida em Moçambique. No regresso, estava a fazer muita água na altura do Cabo da Boa esperança, tendo arribado em Angola, acabando por encalhar e se perder em São Tomé (A. G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, vol. CXXI, Lisboa, Jan-Mar 1991, p. 133)). Por fim, já em 1588, ainda foi enviado o Santo António (AGS E-Portugal, Leg. 429, fol. 35, in Jorge Calvar Gross e outros ed., *ibidem*, vol. III, t. III, doc. 3438, p. 1503).

([21]) Existem algumas dúvidas sobre se as cerca de 10 caravelas portuguesas que largaram de Lisboa com a Armada, e que normalmente não são referenciadas nas listas de navios participantes, que transportavam abastecimentos adicionais para os navios da Coroa de Portugal, teriam participado em toda a campanha ou se teriam ficado na Corunha.

Nos princípios de Outubro de 1588, portanto após o fracasso desta Felicíssima Armada, dos 130 navios que tinham largado de Lisboa, tinham regressado muitos deles isoladamente, mais uma vez contrariando o que até recentemente se considerava, cerca de dois terços dos navios, entre eles, 6 galeões e as duas zavras de Portugal.

Apesar da maioria dos galeões da Coroa de Portugal e de Castela que sobreviveram a 1588, ainda constituírem uma força naval bastante poderosa, Filipe II, logo em Janeiro de 1589([22]), ordena a construção de 21 novos navios de guerra, cuja construção ter-se-à iniciado de imediato.

Nesses 21 navios, surgem 12 galeões da Coroa de Castela, habitualmente conhecidos como os «12 Apóstolos», construídos no Norte de Espanha, e outros 6 galeões a serem construídos para Coroa de Portugal, que já abordei noutra ocasião([23]).

É com estes efectivos que é planeada uma nova armada para ser enviada contra Inglaterra, em 1590([24]), que seria constituída por 186 navios no total. Nesta força, deveriam seguir 5 galeões da Coroa de Portugal, 4 dos quais sobreviventes da *Felicíssima Armada*, para além de 2 naus da Índia compradas, os já referidos 6 novos galeões([25]), 2 caravelas como navios auxiliares([26]) e ainda número indeterminado de caravelas portuguesas para transportar cavalos([27]).

O envio dessa força naval em 1590, não se concretizou e, nos anos seguintes, os sobreviventes da Armada de 1588 foram abatidos. Este abate dos navios e a sua falta para a Carreira da Índia([28]), fez com que os seis novos galeões portugueses tivessem navegado, quase exclusivamente, na Carreira da Índia([29]).

Encontramo-nos agora nos inícios da década de noventa, num momento chave para as forças navais da Coroa de Portugal, em que não existiam naus suficientes para a Carreira da Índia, e torna-se necessário utilizar nessas funções, os galeões da Coroa. Esta solução, vai porém provocar a falta desse tipo de navios nas armadas reais.

([22]) Cf. V. Fernandez Assis, *Epistolário de Felipe II sobre asuntos de mar*, Madrid, 1943, doc. 822, p. 168.

([23]) Cf. Augusto António Alves Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001.

([24]) Cf. AGS GA, Leg. 250, fol. 356.

([25]) Sobre estes 6 galeões ver Augusto António Alves Salgado, *ibidem*.

([26]) Cf. AGS GA, Leg.281, fol.22.

27 Cf. AGS GA, Leg. 250, fol. 356.

([28]) Esta prática justificava-se, nos finais do anos oitenta do século XVI (Cf. AGS E-Portugal, Leg. 429, fol. 34, in Jorge Calvar Gross e outros ed., *ibidem*, doc. 3396, pp. 1468-1469), pelas perdas elevadas, que ocorreram nas décadas de 1580 e 1590, que se cifrava na ordem dos 50%. Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da "Carreira da Índia". Séculos XVI e XVII*, Grupo de Trabalho do Ministério da educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998, p. 85.

([29]) Cf. Augusto António Alves Salgado, *ibidem*.

É o que aliás se verifica no ano da morte do monarca, 1598, em que as naus da Índia não largaram de Lisboa, devido à presença de corsários ingleses ao largo de Lisboa. Na Armada das Ilhas desse ano, apenas 2 dos 10 navios maiores dessa força naval eram galeões, embora outras duas naus fossem galeões convertidos em naus([30]).

Apesar dessa falta de navios, entre 1592 – ano em que os galeões da Coroa de Portugal sobreviventes da Armada de 1588 foram restituídos – e, 1601, em quase todas armadas enviadas da península, principalmente nas enviadas com destino ao Norte da Europa, seguiram navios da Coroa de Portugal([31]).No entanto, estes nunca mais foram em número suficiente para serem tratados separadamente, conforme aconteceu entre 1582 e 1592.

É com o objectivo de suprir esta falta de meios navais que, nos finais de 1592, o galeão *San Pablo*, navio capitânea da armada de Castela([32]), é cedido, a título de empréstimo, à Coroa de Portugal. Com ele, veio outro dos «12 Apóstolos» o galeão *San Simon*([33]), juntamente com outros 3 galeões mais antigos, também da Coroa de Castela([34]).

Para guarnecer estes galeões cedidos a Portugal, são utilizados os homens de mar que se encontravam a bordo dos navios da Coroa de Portugal que tinham sido abatidos. Por se tratarem de homens de muita experiência, a maioria foi desempenhar funções de contra-mestres, guardiães e condestáveis, entre outros ofícios([35]).

Apesar de se saber pouco sobre as actividades destes galeões durante os anos de 1593 a 1595, crê-se que participaram nas Armadas das Ilhas desses anos([36]), tendo o San Pablo servido de capitânea das armadas em que seguiu([37]).

A devolução do *San Pablo* e dos outros 3 galeões à Coroa de Castela ocorre nos finais de 1595, juntamente com os galeões *Santiago* e *San Bartolomé* que, entretanto, também tinham sido cedidos a título de empréstimo, mas só para o ano de 1595([38]).

([30]) Cf. Artur Teodoro de Matos, «O diário de bordo das viagens de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598», in *BIHIT*, vol. XLIII, t. II, Angra do Heroísmo, 1985, pp.419-458.

([31]) É o caso da força enviada em 1596 (Cf. Manuel Martín-Bueno, *Costa da morte: Atopámo-la história*, imp. Vigo, Xunta de Galicia, [1989], p. 17).

([32]) Cf. AGS GA, Leg. 348, fol. 74.

([33]) O San Pablo, de 1.480 toneladas de Castela e de 42 peças, foi o galeão que substituiu o galeão São Martinho, de 630 toneladas de Portugal, da Coroa de Portugal, como capitânea da Armada do Mar Oceano. O San Simon, possivelmente teria a mesma tonelagem e também foi construído em Bilbao. Este navio no entanto, não chegou a participar no combate com o Revenge, pois quando o San Simon largou de Bilbao, juntamente com o San Pablo, o temporal que se abateu sobre os navios, obrigaram-no a voltar ao porto.

([34]) Cf. AGS GA, Leg.358, fol.72.

([35]) Cf. Ibidem.

([36]) Cf. Biblioteca da Ajuda, 44-XII-56, pp.72-76v.

([37]) Cf. AGS GA, Leg.432, fol.136.

([38]) Cf. AGS GA, Leg.453, fol.184.

Após a sua devolução, os galeões de Castela necessitaram de um periodo de mês e meio a dois meses para terminarem o seu aprontamento([39]), tendo-lhes sido nomeados novos comandantes([40]).



Navios redondos da Coroa de Castela (Viso del Marques)

([39]) Cf. AGS GA, Leg. 432, fol. 136.
([40]) Cf. AGS GA, Leg. 432, fol. 135.

O galeão *San Simon* permaneceu ao serviço da Coroa de Portugal mais alguns anos, tendo efectuado diversas viagens à Índia e integrado diversas forças navais nacionais, acabando por se perder em combate com os holandeses ao largo de Malaca, em 1606([41]).

Possivelmente, estes não terão sido os únicos navios cedidos a título de empréstimo à Coroa de Portugal pois, pelo menos em 1595, três galeões de Ragusa([42]) foram retirados de uma força inicial de 12 galeões, cuja tonelagem variava entre as 600 e as 100 toneladas. Curiosamente, o comandante da força de Ragusa refere que os 3 navios que tinham sido cedidos, tinham sido modificados, tendo-lhe sido arrasadas as obras mortas, por serem muito alterosas, tendo ficado com melhor aspecto e tão rasos que tinham ficado como à «biscaínha»([43]).

Também para este período, em particular no ano de 1594, são feitos diversos orçamentos para a construção de navios para operarem nas armadas da Coroa de Portugal([44]). Tratavam-se de navios pequenos (250 e 150 toneladas) cuja construção terminou em 1595 e que tinham como área de actuação a costa de Portugal([45]).

OUTRAS ACTIVIDADES

Para além das medidas directamente relacionadas com os próprios galeões, durante o reinado de Filipe II, foram realizadas, ou pelo menos tentadas, algumas outras medidas relacionadas com as forças navais da Coroa de Portugal.

A primeira a ser tentada teve lugar em finais de 1586 e, à semelhança com o que já acontecera durante o curto reinado do cardeal D.Henrique, tentou-se passar para as mãos de privados a responsabilidade da formação e organização das armadas das Ilhas, tal como acontecia em Castela. No entanto, os mercadores voltaram a declarar não estarem interessados, por considerarem que se tratava de uma actividade muito diferente das que normalmente tinham, como era o caso da preparação dos navios para a Carreira da Índia([46]).

([41]) Para mais pormenores sobre a actividade deste navio ao serviço da Coroa de Portugal ver Augusto António Alves Salgado, «Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal», *Revista de Historia Naval*, n.º 82, Madrid, 2003, pp. 81-90.

([42]) Para mais pormenores sobre a colaboração deste reino nas forces navais de Filipe II, ver J. de Courcey Ireland, "Ragusa and the Spanish Armada of 1588", The Mariner's Mirror, vol. 64, nº 3, Greenwich, AUG 1978, pp.251-262.

([43]) Cf. AGS E. Leg. 434, fol. 168.

([44]) Cf. AGS GA Leg.408, fol.195 (igual ao AGS GA Leg.411, fol50) e BNL, Livro Náutico, secção de Reservados, códice 2257, pp.216-225v.

([45]) Cf. AGS GA Leg. 481, fol. 23.

([46]) Também chegou-se a ponderar a privatização da carreira da Mina, mas também aqui não houve sucesso. Cf. AGS E, Leg. 392, fol. 504.

Outra tentativa de mudança, e também em relação à mencionada armada, foi a de alterar a composição dessa força naval, de modo a reintroduzir as caravelas([47]), como tinha acontecido anteriormente, por estas serem mais veleiras. Esta característica impediria que os navios dos corsários, normalmente mais pequenos, fugissem, permitindo que os galeões grandes, normalmente mais lentos, se aproximassem para dar o golpe final nos corsários([48]). Aparentemente, esta medida não teve acolhimento, pois continuaram a ser utilizados navios de grandes dimensões, como naus e urcas([49]).



Reparo naval utilizado nos navios portugueses até inícios do século XVII (S. Sebastião da Barra)

No que se refere às de peças de artilharia da Coroa de Portugal, sempre se considerou que a maioria das peças de artilharia existentes nos armazéns de Lisboa, em 1580, tinham sido levadas para armar os navios de Castela. No entanto e, segundo um testemunho da época, esta escassez resultava não só da «... *que fue deste Reino* [nas anteriores armadas já sob o domínio de Castela([50])] *no será toda*

([47]) Muito provavelmente estaria a referir-se a caravelas redondas.

([48]) Cf. AGS E, Leg.392, fol.562.

([49]) Cf. Artur Teodoro de Matos, «O diário de bordo das viagens de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598», in *BIHIT*, vol. XLIII, t. II, Angra do Heroísmo, 1985, pp. 419-458.

([50]) Só entre 1580 e 1583, tinham sido retiradas dos Armazéns do Reino de Portugal cerca de 226 peças de artilharia, 165 reparos e muitos outros apetrechos de artilharia. Cf. Biblioteca Nacional de França, *Fonds Portugais*, Ms. 30, fols. 21v e 22. Para além do material retirado para as forças de Castela, as forças de D. António também, tinham roubado muita artilharia. Cf. AGS GA, Leg. 94, fol. 29. No entanto, após a jornada de 1588, foi enviado para os armazéns reais, diverso material de artilharia vindo, em especial de Nápoles. Cf. AGS GA, Leg.

la que havia, porque ellos mismos [os portugueses] *confiesan que por la mar y en armadas se han perdido muchas pieças, de que no pueden dar cuenta...*»([51]).

Quanto às peças que tinham sido utilizadas por Castela, a estrutura administrativa dessa Coroa exercia um grande controlo sobre o assunto, para além da preocupação pessoal do próprio monarca.

Foi o que aconteceu nos inícios de Fevereiro de 1584, quando Filipe II ordena a António Giralte, cavaleiro fidalgo português, que vá a Cádiz buscar os 3 galeões da Coroa de Portugal, que tinham ido à Terceira com o marquês, especificando que os navios deveriam regressar com toda a artilharia que tinham a bordo e também toda a artilharia pertencente aos armazéns da Coroa de Portugal que se encontrava na Andaluzia. Esta era necessária para armar as naus que iam para a Índia e Malaca, e mesmo para os galeões que iam na armada da Mina. O rei frisa bem que não admitia o não cumprimento dessas instruções([52]).

Mas não foi só Castela que utilizou as peças de Portugal, o inverso também foi verdade. É o que ocorre aquando da devolução dos galeões de Castela que tinham sido cedidos a Portugal. Nesta altura, é possível observar-se que são os representantes de Castela a queixaram-se que Portugal não estava a devolver todas as peças que tinham sido enviadas com os galeões emprestados à Coroa de Portugal, mesmo descontando as peças que tinham sido levadas em 1588, na *Felicissima Armada*([53]).

CONCLUSÕES

Assim, desta breve análise do período em que Filipe II, primeiro de Portugal, reinou sobre Portugal, podemos concluir o seguinte:

1. Portugal foi fundamental na passagem da actividade naval do Mediterrâneo para o Atlântico. A sua importância não se verificou apenas ao nível dos navios capturados mas, principalmente, na estrutura de apoio às armadas, incluindo, naturalmente, os estaleiros.
2. Até 1592, foram mandados construir 15 novos galeões, a maioria dos quais de tonelagem igual ou superior a 400 toneladas.
3. Após 1592 e até 1598, os galeões da Coroa de Portugal continuaram a integrar as forças navais de Castela, nunca mais o fizeram em número suficiente para formarem uma esquadra independente.

([51]) Cf. AGS GA, Leg. 204, fol. 170, in in Jorge Calvar Gross e outros ed., *ibidem*,, vol. III, t.I, doc. 1361, pp. 67-69.
([52]) Cf. AGS GA, Leg. 178, fol. 180.
([53]) Cf. AGS GA, Leg. 453, fol. 184.

4. A falta de navios para a Carreira da Índia obrigou a que os novos galeões fossem utilizados como naus nessa missão pelo que, subsequentemente, teriam sido emprestados à Coroa de Portugal galeões da Coroa de Castela e de Ragusa.
5. Quanto à Armada das Ilhas, são efectuadas, pelo menos, duas tentativas com vista a modificá-la de a alterar, mas sem aparente sucesso.
6. Não se confirma, de modo algum, o saque de um elevado número de peças dos Armazéns reais da Coroa de Portugal, pela Coroa de Castela.

Filipe II, primeiro de Portugal, foi um monarca que dedicou especial atenção aos assuntos do mar([54]), em especial nos referentes à Coroa de Portugal.

([54]) Cf. David Goodman, «El dominio del mar y las armadas de la monarquia», in *As sociedades Ibéricas e o mar a finais do século XVI. Congresso Internacional*, tomo II, Lisboa, 1998, p. 365.