

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

LISBOA — 1984

MEMÓRIAS

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

VOLUME XIII

LISBOA — 1984

SUMÁRIO

JOSÉ CARLOS G. VIANA O Mar nas Origens e no Futuro
de Portugal

HENRIQUE A. DA FONSECA A Colónias de Sacramento

N. VALDEZ DOS SANTOS A Hierarquia Naval

DR. LUÍS DE ALBUQUERQUE Gil Eanes, o Cabo Bojador

GUIMARÃES LOBATO 1.º Painel das Caravelas
ARQ. LIXA FILGUEIRAS
MANUEL CARRELHAS
RODRIGUES BRANCO
VASCO VIEGAS
MANUEL LEITÃO

O Mar nas Origens e no Futuro de Portugal (Numa Perspectiva Tecnológica e de Gestão)

*Comunicação apresentada pelo Eng. JOSÉ CARLOS
GONÇALVES VIANA na Academia de Marinha
em 21 de Março de 1984.*

INTRODUÇÃO

DESDE há muitos anos, — na verdade, que me lembre, a partir do momento em que aprendi a ler — que leio e oiço dizer que Portugal tem tradições marítimas.

E dentro do significado de tradição: memória, eco, notícia, recordação, lenda, boato, não teremos dificuldade em aceitar tal afirmação por verdadeira.

Não há qualquer dúvida de que durante a 2.^a dinastia o País expandiu as suas viagens por todo o Mundo desbravando rotas, descobrindo terras e povos até então desconhecidos dos Europeus e utilizando em todas estas actividades as tecnologias mais modernas que nessa época se conheciam relacionadas com a exploração do mar. Surgiu assim a tradição.

E depois?

E antes?

Depois sabemos bem como foi e como tem sido: uma apagada e vil tristeza com um ou outro lampejo fraco e raro. Mas já lá iremos.

E antes?

Teria sido o Infante D. Henrique o iniciador dos descobrimentos ou mais exactamente o sistematizador dos esforços já em curso? Qual teria sido a influência do mar através das actividades e dos contactos que

se processaram através dele na consolidação do País e na formação de uma língua e de um carácter próprios tão diferentes dos restantes povos ibéricos?

Seria possível pelo estudo destes factores tirar algum ensinamento que nos oriente para o nosso desenvolvimento futuro?

Qual o papel da tecnologia em toda esta evolução?

Qual o papel da gestão em toda esta evolução?

O assunto pareceu-me, e cada vez mais me parece, muito interessante quer por ser pouco conhecido e pouco focado quer pelas repercussões que origina na nossa atitude quanto ao futuro.

Devo confessar no entanto que ao deitar mãos à obra tive que enfrentar duas dificuldades que quase iam impossibilitando a sua realização e que me obrigaram a alterar-lhe a forma:

A primeira, de ordem estritamente pessoal, que foi a falta de tempo suficiente para mais investigação e pormenorização, a segunda, a carência de fontes de informação satisfatórias. (Tanto no que respeita aos factos históricos como os actuais).

Só no final consegui antever algumas pistas que espero venham a servir para trabalhos futuros.

Por outro lado, a vastidão do tema e a importância, que pelo menos eu lhe dou, acabaram por dar a esta comunicação de certa forma o carácter de um programa de trabalhos.

Uma primeira parte versando a história das tecnologias desde as origens da nacionalidade até ao início da 2.^a dinastia (particularmente das que estão ligadas ao mar), uma segunda parte tratando as tecnologias (com a mesma ligação) a desenvolver no futuro.

Quando digo tecnologia quero significar também ciência e princípios de gestão pois tecnologia sem ciência é artesanato, ciência sem tecnologia é esterilidade e ambas sem gestão eficiente são apenas despesas, isto é pura e simples entropia.

Para terminar esta introdução, quero ainda fazer uma pequena observação cuja base é a humildade: devo confessar que o grau de erudição das comunicações que tive oportunidade de ouvir, me fez vacilar antes de me comprometer a vos apresentar este trabalho.

Pensando melhor resolvi correr o risco ou melhor de vos fazer correr o risco de perder tempo apenas porque estou convencido de que todos os contributos, mesmo modestos como este, para dar ao mar e às actividades a ele ligadas a importância que lhe é devida valem a pena qualquer que seja a dimensão da alma.

O MAR NAS ORIGENS DE PORTUGAL

A formação de Portugal tal como nos era ensinado na história escolar deveu-se a um conde francês que casou com uma princesa de Leão e Castela e cujo filho, Afonso Henriques, ambicioso e empreendedor, se intitulou rei de Portugal e intensificou a luta contra os mouros, que cerca de cem anos depois terminou com a ocupação de todo o território.

Esta visão, um tanto anedótica é certo, corresponde em grande parte ao tipo de notícia corrente que hoje em dia se pode ler em qualquer jornal diário, e que não é mais do que a ideia que faz a maior parte da gente dos acontecimentos conhecidos.

Mas tudo isto não sendo mentira também não é a verdade. É quando muito a sua superfície.

Por baixo movem-se forças profundas que em conjunto com as vontades de alguns homens, que também se pode admitir serem segregações dessas mesmas forças, modelam sociedades, provocam guerras, produzem inovações, desenvolvem preguiçosos, incentivam o progresso ou aniquilam um povo, enfim fazem a história.

Poderá adoptar-se uma atitude passiva e conformista que nos leve a deixar-nos ir com a corrente alegando, com tantas e melhores razões quanto mais erudita for a cultura, que contra essas forças profundas nada há a fazer ou a lutar.

E em parte talvez possa assim ser.

Mas só em parte.

A vontade pode no entanto, se aliada a conhecimentos e alicerçada em fé, alterar significativamente essa corrente e principalmente aproveitar-lhe a força para melhor direcção. Para isto importa conhecer tão bem quanto possível as características dessas tais forças profundas que atrás referimos. E para as conhecer é preciso percorrermos a história do povo que veio a ser o português e assim teremos de nos munir de tantos factos confirmados quanto possível e de uma couraça contra preconceitos e ideias feitas.

Nestes virus que tantas vezes conduzem grandes cabeças a erros maiores quero incluir as ideias de que Portugal se formou fora do quadro europeu, de que os descobrimentos foram um virar de costas à Europa e constituíram uma originalidade portuguesa, de que foi o génio evangelizador de D. Henrique que tudo fez apoiado por uns rasgos heróicos de um punhado de navegadores, de que as tecnologias têm pouco valor e de se não dar importância alguma às atitudes fundamentais que conduziram ao sucesso aqueles que as possuíam e à catástrofe ou pelo menos ao insucesso os outros que as desconheciam ou esqueceram.

A costa portuguesa foi desde a mais remota antiguidade frequentada por navios comerciais que ligavam as civilizações mediterrânicas a várias fontes de matérias-primas e mercados do Norte da Europa. Por exemplo, os fenícios por aqui passaram e aqui deixaram vestígios em pedra e em cromosomas. O interior quase tudo florestas, muito despovoado.

Um outro povo, mais recentemente é certo, deixou uma tradição marítima que com grande probabilidade influenciou muito a nossa evolução: os celtas. As ligações por meio de embarcações dos núcleos existentes no norte da península, no norte da França e nas Ilhas Britânicas (Irlanda em particular) devem ter tido um peso decisivo nas futuras ligações com estas últimas como baluarte de identidade, primeiro contra a pressão romana, depois contra a influência visigótica, mais tarde contra os mouros.

O século XIX, que ainda tanta influência tem na nossa maneira de pensar, com o racionalismo exacerbado e o materialismo que a vaidade de muitos os convenceu serem omniscientes sem provas vivenciais levou à ideia preconcebida de que só era possível viajar por mar em barcos grandes. No nosso País onde a maioria esmagadora das pessoas (além da Marinha) e com excepção dos pescadores e de alguns reduzidíssimos amadores náuticos, nunca navegou em embarcação alguma e muito menos em barcos pequenos poderá ser difícil aceitar ligações efectuadas em tais condições.

No entanto, hoje em dia milhares de barcos sulcam estes mares por simples desporto, a maioria deles, embora com muito mais segurança do que então era possível dada a tecnologia actual da construção naval e as possibilidades de comunicação existentes, mas utilizando apenas a mesma fonte de energia dessa época: o vento.

A ocupação árabe de quase todo o nosso território veio logicamente reduzir a actividade marítima na nossa costa de tal forma que só após a conquista de Lisboa parece ter-se-lhe dado incremento.

Não vou aqui repetir e citar trabalhos realizados por historiadores de reconhecido mérito e onde obviamente fui buscar a informação que tenho. Apresentarei por isto apenas alguns pontos que reputo mais significativos para a tese que quero defender: a importância da tecnologia e da gestão aplicadas às actividades marinhas em Portugal.

Convém ter presente que nos séculos IX a XI houve forte recuo dos gelos árticos o que possibilitou o desenvolvimento dos vikings e as suas viagens à América e a colonização da Groelândia, e originou certamente uma subida do nível do mar.

Assim se pode explicar, pelo clima ameno que então reinou na Europa o extraordinário incremento populacional verificado e a conseqüente força expansiva que originou a expansão europeia iniciada pelo século XIII.

Também por isto se pode compreender que tantos portos de mar e fluviais importantes da 1.^a dinastia se tornaram depois localidades bem distantes do mar e sem movimento.

Veja-se por exemplo a Lourinhã, a zona da Nazaré, Pederneira, S. Martinho, a vila de Montemor-o-Velho, etc.

Uma costa que hoje poucos abrigos naturais oferece foi nessa época farta de apoios à navegação que assim oferecia um serviço de transporte muito mais barato, mais rápido e mais seguro de que os meios terrestres.

Convém também recordar que enquanto o avanço árabe na Europa foi fulminante, da vitória de Tarik sobre Ludvico em 711 até à vitória de Covadonga vão apenas 7 anos e à de Poitiers 21 a reconquista aqui iniciada levou cerca de 500 anos a ser completada em Portugal e cerca de 800 em Espanha.

Mas entretanto as forças expansivas europeias pressionadas a leste pela influência mongol (Gengis Khan nasceu em 1167) desenvolviam a sua actividade em cruzadas e nas ligações comerciais através do Mediterrâneo em busca principalmente de metais preciosos (moeda) quer em África quer no Oriente.

E Portugal, isto é, a costa portuguesa lá estava na posição obrigatória de passagem de muito (quase todo) deste fluxo entre o Norte e o Mediterrâneo.

Aliada a esta movimentação a própria natureza do território empurrava e empurra para o mar o que provocou o desenvolvimento de actividades comerciais e industriais ambas dependentes do mar. As primeiras porque os transportes utilizados eram os marítimos, as segundas porque a pesca e a salicultura foram fontes importantes de riqueza.

Assim, a própria evolução política durante a 1.^a dinastia e o início da 2.^a foi-se processando com o poder político (o Rei) apoiado fortemente nas actividades comerciais e industriais, i.e., na burguesia.

Quando digo burguesia não é no sentido novecentista mas antes no do seu significado original, i.e., gente da cidade. Também aqui convém recordar que na Europa se deu a partir do século XI o desenvolvimento das cidades com o consequente (ou vice-versa) fomento do comércio, da indústria, das actividades bancárias, etc.

O que se passou em Portugal foi sempre paralelo ao que ocorreu na Europa.

Mas enquanto nesta tinha à sua volta barreiras nessa época intransponíveis o Portugal recém surgido reunia condições especiais para se tornar na locomotiva europeia.

O núcleo populacional onde fermentou o início da independência tinha identidade e características diferentes das dos núcleos preponderantes do centro da península e como já vimos seculares ligações marítimas com povos nórdicos. Por outro lado, houve a adição de gente vinda do norte da França, o que mais ligou a nossa expansão à da Europa.

As guerras da reconquista provocaram entretanto o vazio em vastas áreas do território o que levou os Reis a adoptarem políticas de colonização o que naturalmente provocou e incentivou nos colonos o espírito de pioneirismo, de empreendimento que viria a caracterizar as gerações seguintes.

Durante o século XIII verifica-se também pelas razões já expostas grande desenvolvimento nas tecnologias em construção naval pelo amálgama das que chegavam do norte com as originais do Mediterrâneo.

Aparecem então as primeiras menções a caravelas, bolsas marítimas, contratos com a Inglaterra.

Desde o início do reino também colaboram com Portugal técnicos de origem mediterrânica: genoveses, catalães, etc. Portugal tornou-se o ponto de encontro do Norte e do Sul da Europa.

Também é interessante recordar alguns factos ocorridos durante o século XIII (além de muitos outros do século XII que também apontavam no mesmo sentido).

1260–1290 — Viagens de Marco Polo.

1200–1300 — Capitalismo italiano, técnicas financeiras, contabilidade por partidas dobradas.

— Comércio via marítima Itália/Flandres.

— Colónias genovesas em portos da península libertadas do domínio mouro.

1277 — Partida de Sevilha para Inglaterra e Flandres da primeira frota anual para escoar produtos orientais via Génova, passando obrigatoriamente por portos da costa portuguesa.

1290 — Crescimento do poder marítimo do reino de Aragão.

1291 — Fracasso dos genoveses Vivaldi na passagem do Cabo Bojador com duas galeras.

1320 — Descoberta das Canárias por Lançarote.

1341 — Descoberta da Madeira.

1346 — Fracasso do Catalão Ferrer na passagem do Bojador.

Fins do séc. XIII — Ciência náutica básica (teoria) estabelecida para a navegação astronómica que foi utilizada até à invenção do cronómetro no fim do século XVIII.

Séc. XIII — Vulgarização da bússola na Europa.

Estes factos ilustram claramente o que se passava nos portos portugueses e os dois fracassos indicados interessa serem analisados um pouco mais.

Na realidade não os devemos atribuir a incompetência náutica dos genoveses e dos catalães, gente que tão ligada esteve aos descobrimentos portugueses e cuja colaboração tão proveitosa foi para os nossos responsáveis que souberam gerir com sucesso os negócios do Reino.

O que de facto se passou foi certamente a inadequação da tecnologia naval mediterrânica à navegação atlântica fora dos pontos de apoio clássicos das rotas para a Europa do Norte.

As embarcações mediterrânicas eram basicamente longas, baixas, movidas a remos e à vela com predominância para os primeiros, o que se não prestava as viagens mais longas, mais afastadas da costa (portanto sem poder recorrer a abrigos quando o mar engrossava) e a suportar vagas mais fortes, além da quantidade de provisões necessárias ser incompatível com viagens sem escala.

Do outro lado, i.e., dos países nórdicos embora de lá tenha vindo o leme moderno e houvesse tradição na construção de embarcações que deram boas provas — caso dos Vikings — o facto é que as que eram aí usadas nos séculos XII e XIII eram lentas e pouco próprias para a bolina o que as tornava inaplicáveis em tarefas de descobrimento.

Os portugueses de então conseguiram conjugar estas duas técnicas e produzir uma embarcação mais esbelta, portanto mais rápida, com calado maior que as mediterrânicas e menor que as nórdicas e com aceitável capacidade de bolina. Talvez até se possa afirmar que houve que esperar quase três séculos para se produzir embarcações tão velozes.

Assim foi possível vencer o Bojador e preparar o estabelecimento do caminho marítimo para a Índia que se tornou a porta aberta para a grande expansão europeia dessa época. (Gil Eanes — Bojador 1434).

Quando em 1415 se realizou a conquista de Ceuta a frota utilizada parece ter sido constituída por 200 navios e 25 galeras tendo sido iniciados os preparativos cerca de três anos antes.

Embora os navios fossem ainda nesse tempo de dimensões reduzidas, pelos valores indicados nas crónicas levariam em média cada um cerca de 100 combatentes mais equipamento, mantimentos, munições, etc., o que poderá induzir a estimar o comprimento médio destas embarcações na ordem de grandeza de pelo menos 20 m. Como não há notícia de qualquer paralisação do tráfego marítimo ou sequer da sua diminuição, tudo leva a crer que a maioria destes navios tenha sido construída para este fim ou tenha originado outras construções por substituição.

Mesmo sem ter calculado, com rigor, por falta de tempo e algumas dificuldades de informação, em termos de hH o volume de trabalho que tal programa de construções representou, se tivermos em conta os processos construtivos de então e o ferramental utilizado não é difícil aceitar que só foi possível armar tal frota porque já havia muitos estaleiros ao longo da costa cuja origem não era tão recente assim, sabendo-se a lentidão da formação do capital fixo que tal estabelecimento obrigaria. Aliás, o que se sabe sobre as actividades desenvolvidas desde o reinado de D. Dinis, pelo menos, assegura que cerca de século e meio antes da tomada de Ceuta já havia construção naval em pleno desenvolvimento.

Isto significa existir devidamente desenvolvido todo um conjunto de tecnologias das quais destacaremos:

- Projectos de navios
- Carpintaria
- Ferraria
- Fundição
- Velaria
- Têxtil
- Cordoaria
- Tanoaria e calafetagem

directamente ligadas à construção naval e ainda as seguintes respeitantes ao aproveitamento económico do mar:

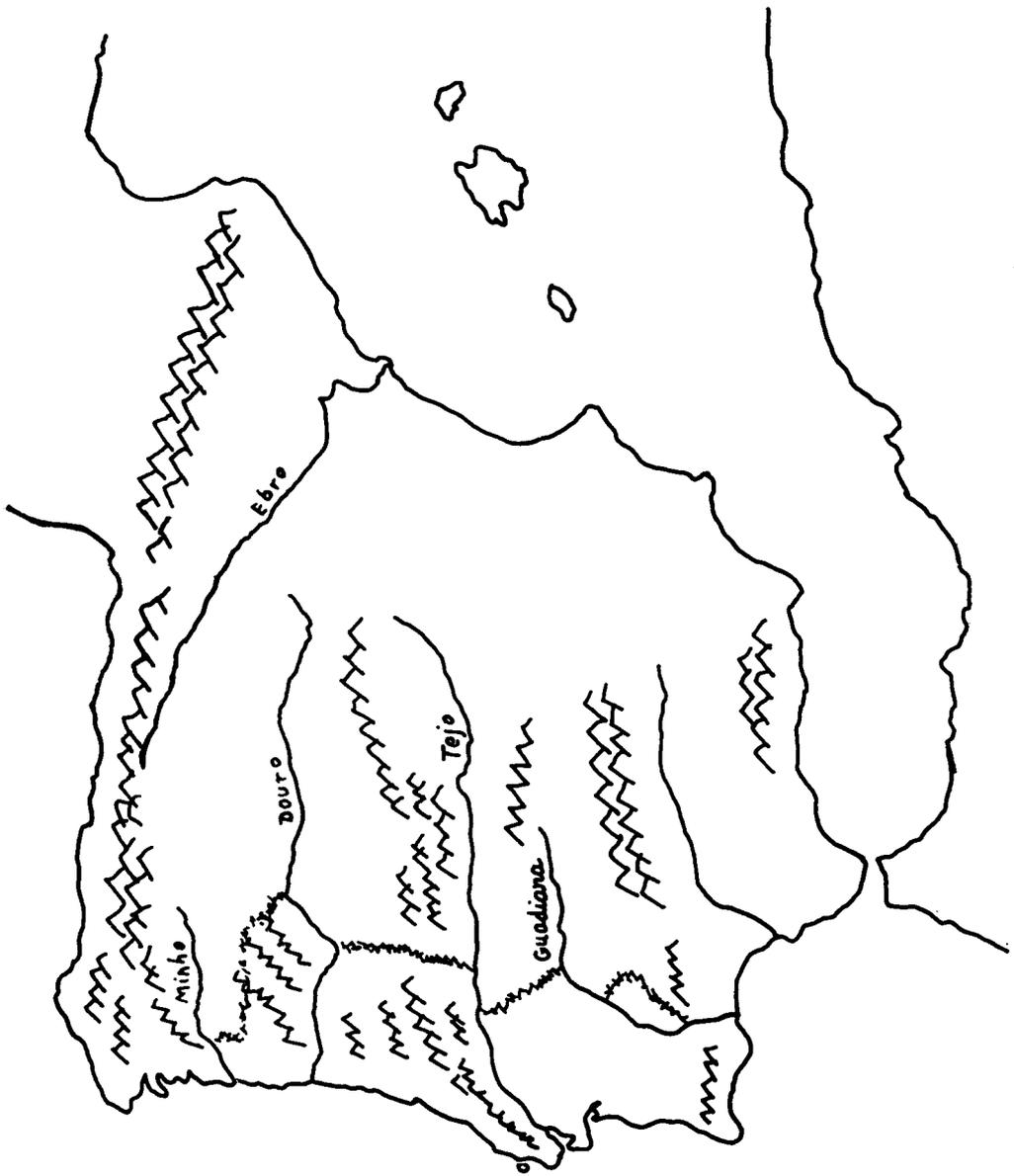
- Salicultura
- Pesca
- Conservação do pescado (seca, fumado, salmoura).

Além destas as tecnologias fundamentais que permitiam realizar as viagens com rigor científico:

- Cartografia e navegação.

É muito interessante notar que embora muitos dos que colaboraram nesta obra certamente não fossem portugueses, este avanço só mostra com toda a clareza duas verdades nem sempre apontadas com o relevo que julgo merecerem:

1. Que Portugal estava bem integrado na Europa.
2. Que os responsáveis nessa época geriam os negócios do Estado de acordo com os princípios que hoje se reconhecem mais correctos recorrendo aos melhores especialistas, fomentando



Inexistência de fronteira natural entre Portugal e Espanha



 Territórios árabes

--- Limites da Europa

A Europa no início da expansão

o seu desenvolvimento, motivando os participantes e os colaboradores, e planificando as acções progressivamente e com rigor científico sem esquecer os aspectos realistas e práticos do retorno financeiro indispensável ao suporte dos investimentos vultuosos que tal empresa implicou.

Em toda a história talvez só seja comparável com ela o que tem sido e como o tem sido realizado pela NASA na conquista do espaço.

Não querendo diminuir o valor de Colombo como navegador, também não podemos esquecer que em fins do século XVI o erro de milhares de milhas que ele cometeu já bastantes anos antes os especialistas portugueses o conheciam. E ele (Colombo) não era um caso isolado na Europa: de certa forma personificava o seu estado de espírito geral e talvez por isso mesmo lhe foi dada tanta atenção e importância em detrimento da valorização justa da posição portuguesa na expansão europeia.

O facto incontestável é que Portugal em todo este processo expansivo da Europa não só foi a sua locomotiva mas possuía o conjunto das tecnologias ligadas ao mar existente nessa época (atrás indicado), com o nível de qualquer outro país e em algumas até com avanço nítido.

Recapitulando, não foram as actividades agrícolas, aliás idênticas às de outras regiões da península ou as batalhas ganhas que moldaram o carácter português individualista, universalista, fatalista, não racista, adaptável e resistente mas exigente de bons chefes (com os defeitos inerentes) e a sua complexa língua que tanta facilidade lhe dá para compreender as outras línguas e as outras gentes.

E foi o mar que esteve na base da formação e da consolidação desta identidade nacional, como meio de ligação, como fonte de riqueza, como meio de formação.

(A revolução de 1382 foi bem o exemplo desta influência do mar na vida política do País).

Poderá argumentar-se que o peso apontado para a tecnologia é exagerado porque ela era então bastante rudimentar se a compararmos em absoluto às de hoje.

Na verdade, por exemplo na construção naval o ferramental utilizado era muito reduzido: serras, formões, enxó e pouco mais. Aliás, o mesmo que fora já muito tempo antes e continuou a ser quase até hoje.

No entanto, não devemos raciocinar sobre os processos construtivos dessa época como o fazemos hoje particularmente quanto aos métodos de projectar e às tolerâncias das medidas.

Podemos pensar que o empirismo era a base do projecto que então se praticava o que explica a lentidão da evolução e daí mais um argumento a favor da ideia de que o movimento preparatório dos descobrimentos é praticamente paralelo no tempo ao desenvolvimento da nacionalidade. E também explica acidentes ocorridos mais tarde, no século XVII, como por exemplo o do navio VASA em que a extrapolação exagerada ultrapassou os limites de segurança do empirismo.

Quanto às tolerâncias, também convém ter presente que não há notícia de que nesse tempo houvesse grande preocupação nas medidas rigorosas das embarcações como hoje é prática corrente.

De certo se deviam definir aproximadamente as dimensões fundamentais, uma secção, a roda de proa e pouco mais. Como as variações em relação a modelos anteriores eram pequenas toda a construção devia realizar-se ao correr da tábua sendo as peças maiores afeiçoadas no lugar. Note-se que a não utilização de tolerâncias em nada deslustra os construtores desse tempo: não só não tinham meios para as controlar como seria pura tolice quererem fazê-lo posto não ter qualquer interesse prático.

Não se encontram referências a questões técnicas de estabilidade o que é coerente com a forma empírica do projecto e com a evolução lenta já apontada.

Apenas no relato dos acidentes ocorridos durante a fase gananciosa da decadência se indica muitos deles terem resultado do excesso de carga. Ao contrário, na fase inicial que logicamente seria mais arriscada parece terem sido muito poucos os desastres verificados. Aqui e mais uma vez quero salientar o peso das capacidades de gerência sobre a tecnologia e suas aplicações.

A questão fundamental não é essa mas a da importância que lhe era dada pela sua aplicação intensiva e pela atitude progressiva que levou ao desenvolvimento de concepções técnicas próprias para a solução dos problemas concretos que surgiam.

1. Quando foi necessária uma embarcação para a pesquisa ela surgiu.

2. Assim que se conheceram melhor os regimes de ventos e correntes do Atlântico e foi necessário aumentar a capacidade produtiva dos navios porque a fase inicial da pesquisa estava ultrapassada, e era preciso obter frutos do que havia sido semeado, surgiu outra.

E quando por erros e má fortuna caímos, os países que encabeçaram a expansão europeia na fase imediata seguiram as

rotas marítimas e todo o processo de desenvolvimento naval e de aproveitamento económico do mar que por nós havia sido catalisado.

A queda iniciou-se com o início da escravatura em meados do século XV que veio aumentar o desprezo pelo trabalho manual e agravou-se com o excessivamente rápido enriquecimento por via comercial que incentivou a má gestão (principalmente a escolha dos responsáveis, o menosprezo pela produção e a expulsão e eliminação das élites produtivas — até hoje).

Em resumo:

Se não fosse o desenvolvimento no mar e pelo mar não falaríamos português, não seríamos portugueses.

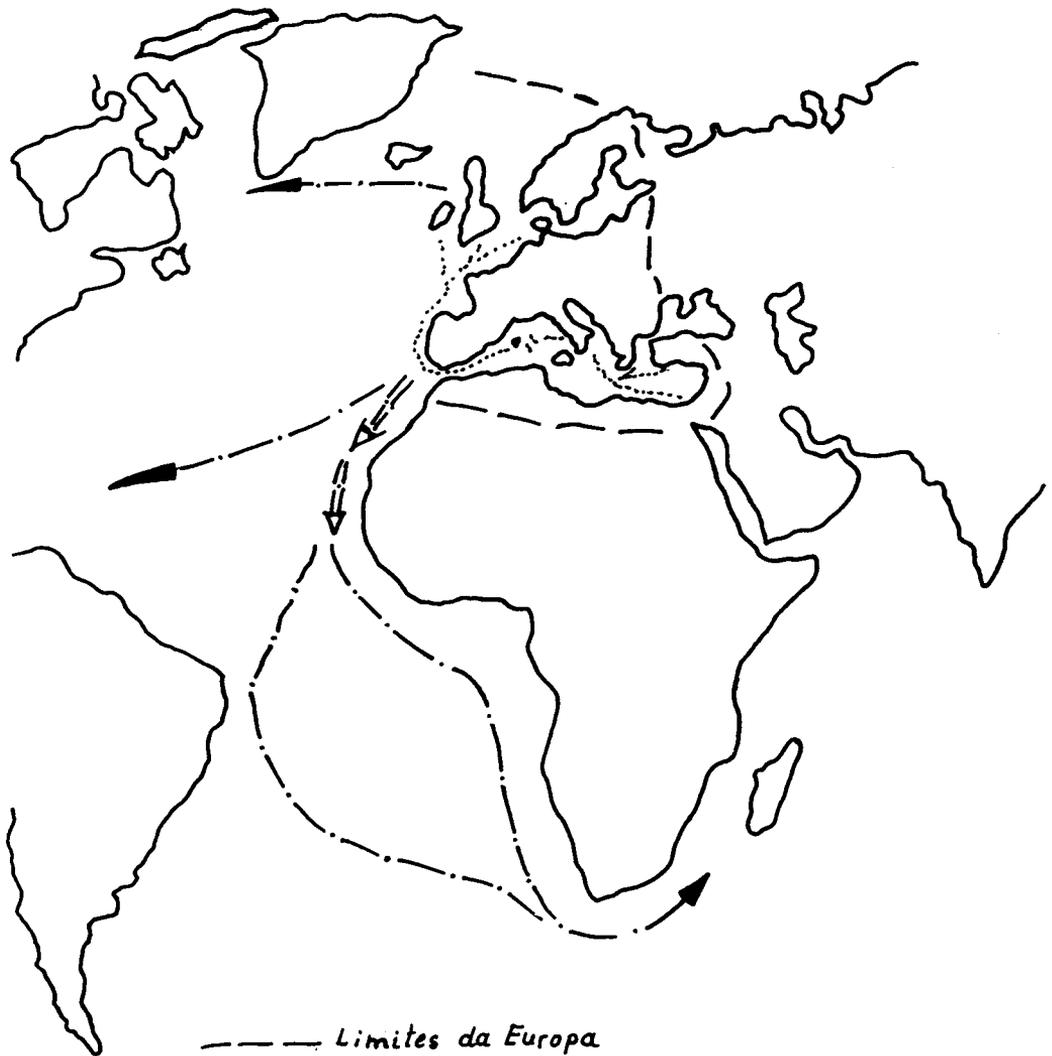
O MAR NO FUTURO DE PORTUGAL

De tudo o que se pode saber, sejam factos e/ou conjecturas, acerca das actividades tecnológicas, económicas e culturais ligadas ao mar e à nossa identidade nacional, o que me parece importante realçar agora são os pontos seguintes:

1. Portugal dominava as tecnologias atrás indicadas, i.e., ligadas ao mar, a par dos melhores níveis praticados nessa época e em alguns casos se pode admitir, sem vaidade aliás sempre injustificada, com algum avanço.
2. Os responsáveis portugueses agiram, até à decadência, seguindo os princípios fundamentais da gestão eficiente dentre os quais quero realçar o equilíbrio entre os investimentos e o respectivo retorno, o que significou realismo, espírito prático e operacionalidade real (de rei e de verdade).

Dentro da óptica de que a história dando-nos a conhecer o passado nos ajuda a compreender o presente e a preparar o futuro é chegado o momento de analisar o presente, obviamente apenas dentro do campo restrito relativo ao mar e seu aproveitamento.

Não focando a Armada por agora, e não porque lhe não dê importância mas antes pelo contrário porque lhe dou mais, a situação actual



- — — Limites da Europa
- Ligações marítimas tradicionais
- · - · - · → Saída natural para a expansão europeia

está abaixo do confrangedor embora se descubram pontos isolados que autorizam algumas esperanças.

É o caso do interesse que finalmente algumas universidades vêm manifestando por assuntos marinhos e o da criação do Ministério do Mar que demonstra haver na classe política pelo menos a consciência da sua existência.

Todavia, a maioria da nossa juventude não é educada quer nos aspectos científicos quer nos desportivos e de lazer em contacto franco com o mar, embora habite na sua vizinhança, pois é na orla marítima que se concentra a maior parte da nossa população.

Os programas escolares, aos vários níveis, praticamente desconhecem as potencialidades do mar e a importância que já tiveram para o desenvolvimento do país.

A marinha mercante, se não está na pior situação de sempre pouco faltará. Há um plano em estudo. Assim seja decidido e realizado.

A pesca continua muito abaixo do que poderá ser como actividade económica e científica.

Grande parte do potencial da nossa ZEE está por explorar e os potenciais de ZEE estrangeiras ao nosso alcance estão em situação idêntica.

Na tecnologia em geral o panorama é idêntico se tivermos bitolas altas.

Julgo não valer a pena insistir mais nos aspectos negativos da situação actual: correríamos o risco de perder o ânimo para o que há a fazer. Apenas quero chamar a vossa atenção para o seguinte: é que as causas mais pesadas desta situação são exactamente os inversos dos dois pontos fortes que realçámos atrás, i.e., fraqueza tecnológica e gestão incipiente ou inexistente.

A marinha de recreio, se for comparada com a de outros países europeus, é praticamente inexistente.

Passando agora ao futuro e tendo em mente a mesma atitude dos bons velhos tempos vamos começar por examinar as actividades que permitam tirar directa ou indirectamente proveito do mar:

— transportes marítimos

- . . construção naval
- reparação naval
- portos
- entrepósitos comerciais
- zonas francas industriais

- pesca (captura)
 - . . construção naval
 - reparação naval
 - redes
 - aparelhos diversos de pesca
 - equipamentos de detecção
 - tratamento e conservação de pescado a bordo

- aquacultura
 - A nível total, i.e., incluindo desde a procriação até à preparação para o consumo
 - a nível parcial, i.e., só a fase final
 - em zonas restritas artificiais
 - em zonas restritas naturais
 - sem restrição de zona

- minerais
 - da superfície dos fundos marinhos — ex. nódulos de manganés, etc.
 - abaixo dos fundos — ex. petróleo
 - da água — ex. sal

- turismo náutico
 - marinha de recreio como actividade turística pois também o é educativa e social
 - ilhas artificiais
 - pesca desportiva (id. mar recreio)

- energia
 - produção de energia por via física
 - produção de energia por via biológica
 - aproveitamento directo da energia eólica

- educação

Para que estas actividades possam ser realizadas é preciso como já vimos conjugar as tecnologias essenciais com a gestão eficiente dos empreendimentos mas pondo esta agora de lado vamos ocupar-nos das primeiras.

Quando se fala de construção naval, por exemplo, há que distinguir os problemas e portanto as respectivas soluções dos transportes, da pesca, da marinha de recreio, da marinha de guerra, da exploração submarina, etc., etc., incluídas nas tecnologias específicas relativas a cada actividade dos que lhes são comuns e são tratados com toda a generalidade.

Assim, continuando com o exemplo da construção naval devemos considerar como essenciais as tecnologias seguintes:

- materiais: metálicos
 - plásticos
 - elásticos
 - fibrosos
 - vítreos e outros

- incluindo a sua utilização, transformação e produção (por esta ordem)
 - informática
 - hidrodinâmica — cascos, hélices
 - aerodinâmica — velaria
 - termodinâmica — motores, turbinas
 - mecânica — transmissões, redutores
 - sistemas hidráulicos
 - electrónica
 - telecomunicações
 - sistemas de transporte e manipulação de materiais
 - ar condicionado
 - sistemas de captura de pescado
 - sistemas de detecção de pescado
 - sistemas de tratamento e conservação de pescado.

Já estamos a detectar nesta lista uma mistura de tecnologias de graus científicos e de graus de utilização directa diferentes e com aplicações mais ou menos sobrepostas a várias actividades.

Para melhor se sistematizar esta exposição seria fundamental a elaboração de uma matriz enquadrando as actividades do ponto de vista aproveitamento económico e as várias tecnologias devidamente individualizadas se possível segundo um critério prático propício ao seu desenvolvimento coordenado.

Quando digo graus científicos e graus de utilização directa quero referir-me a uma escala hipotética representada graficamente por um

segmento de recta em que a extremidade esquerda representaria o máximo de «pureza» do trabalho de investigação científica, significando como tal a sua proximidade da ciência pura sem preocupação de aplicação prática e imediata e em que a extremidade direita representaria a simples utilização pelo utilizador genérico por vezes até desconhecedor dos fundamentos científicos do que está a usar.

É o que acontece com milhares utensílios e equipamentos desde electrodomésticos a calculadoras e de automóveis a brinquedos.

Para seguirmos os mesmos princípios que orientaram os responsáveis por este País quando se obteve o sucesso de que tanto é costume envaidecermo-nos, teremos que analisar exaustivamente esta complexa matéria tendo em conta que os estudos e trabalhos de investigação quanto mais próximos do extremo prático mais rapidamente se tornam rentáveis, menor é o investimento mas maior a dependência de terceiros para se lhes dar início e quanto mais perto se estiver do máximo de pureza científica maior será o investimento, maior o prazo até se conseguir o retorno respectivo mas também maior será a independência no trabalho e na decisão.

Para cada caso ou grupo de casos aquela análise deverá permitir decidir por que grau começar, pesando nesta decisão o conhecimento das nossas possibilidades actuais e as potencialidades de desenvolvimento previsíveis. No fundo, actos de gestão: analisar, compreender, decidir, planear, executar, etc., como foi realizado há alguns séculos com menos teoria e mais sucesso.

Estamos neste momento em situação mais desvantajosa mas que isto não sirva de desculpa à nossa geração se um dia as seguintes nos classificarem como nós, em abono da verdade, temos que fazer quanto a algumas nossas antecessoras menos antigas que as da primeira dinastia e início da segunda.

Para elaborar um primeiro esboço da referida matriz tentei basear-me na classificação por domínios científicos adoptada no Anuário da Ciência e Tecnologia da Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnologia, mas embora me tenha ajudado tive que adoptar uma listagem diferente.

Não posso deixar de precisar em que consiste a desvantagem da situação actual em relação aos séculos XII a XV: nessa época possuímos tecnologia a par, ou mais avançada, em tudo o que se relacionasse com o mar, (e outras) dos povos mais adiantados, agora a lista atrás indicada só corresponde a uma pequena parte das tecnologias existentes e na maioria dos casos estamos ainda na fase da leitura.

E aqui está o desafio: vamos ficar assim dependendo do que o estrangeiro nos oferece correndo o risco de perdermos a nossa própria identidade

depois de sermos despojados do mar que temos ao nosso dispôr e não termos sabido aproveitar tal qual novo mapa cor de rosa ou vamos proceder como aconteceu com os nossos antepassados de cuja herança ainda hoje aproveitamos os restos.

Da parte que me cabe só aceito a segunda e assim espero vir a merecer a honra que me foi concedida ao ser eleito membro desta Academia.

	Transp. mar.	Pesca	Aquacultura	Minerais	Turismo
Materiais — Prod.					
Trans.	.	.		.	
metálicos	.	.		.	
plásticos	.	.		.	
fibrosos	.	.		.	
sinterizados				.	
vitreos					
Informática — Hardw.					
— Softw.
Hidrodinâmica	.	.			
Aerodinâmica	.	.			
Mecânica	.	.		.	
Hidráulica mar.
Hidráulica sistemas	.	.		.	
Electrónica	
Electr.-força motriz	.	.		.	
Telecomunicações
Robótica			.	.	
Transp. e manip. mat.	.	.		.	
Telecomandos	.	.		.	
Ultra sons		.		.	
Resistência de mat.	.	.		.	
Análise química			.	.	
Energia	.	.		.	
Biologia mar.		.	.		
Eng. genética			.		
Hidrologia e oceanog.		.		.	
Matem. apl.		.	.	.	
Eng. alimentar		.	.		
Geologia				.	
Psicologia apl.	.	.		.	
Fisiologia apl.				.	

A Colónia de Sacramento

*Comunicação apresentada pelo capitão-de-mar-e-guerra
Henrique Alexandre da Fonseca na Academia de
Marinha em 23 de Maio de 1984.*

Um episódio bastante curioso da nossa história ultramarina é o estabelecimento dos portugueses na margem norte do Rio da Prata, onde tivemos uma colónia durante um século, embora com interrupções. A expansão para o sul começou pouco depois do início da colonização do Brasil, alegando o nosso país que, pelo tratado de Tordesilhas, lhe pertencia todo o território que se estendia até ao Rio da Prata. Contudo, somente em 1680 nos estabelecemos nesta região.

Foi encarregado da fundação da colónia o mestre-de-campo Manuel Lobo, governador do Rio de Janeiro, o qual partiu de Lisboa, em Janeiro de 1678 com uma expedição composta de 150 homens de infantaria, distribuídos por duas companhias, um destacamento de cavalaria e algumas peças de artilharia. Em Santos, Manuel Lobo conseguiu juntar à expedição mais algumas tropas e seguiu para o Rio da Prata com 400 homens, embarcados em dois navios grandes e duas sumacas¹. Levava também três lanchões e uma piroga para operações no estuário. A expedição chegou entre 15 e 23 de Janeiro de 1680 à ilha de S. Gabriel e no continente vizinho foi fundada a Colónia de Sacramento.

Mas os espanhóis não receberam com passividade a notícia do estabelecimento dos portugueses na margem norte do Rio da Prata. Logo que soube da fundação da colónia, o governador de Buenos Aires, D. José de Garro, intimou Manuel Lobo a abandonar o território, o que este recusou. Os espanhóis reuniram então um exército constituído por trezentos soldados europeus e três mil índios das missões de jesuítas da região do Rio da

¹ A sumaca era um navio de vela semelhante ao patacho, muito usado na costa do Brasil.

Prata, sob o comando do mestre-de-campo Vera Mujica. Na madrugada de 7 de Agosto de 1680, os espanhóis e os índios seus aliados atacaram a nossa fortaleza. Manuel Lobo, doente com febres, entregou o comando ao capitão Manuel Galvão. Os portugueses defenderam-se com bravura mas acabaram por sucumbir, devido ao grande número de assaltantes. No combate morreu o nosso capitão e, segundo a tradição, sua mulher, D. Joana Galvão, quando o viu cair morto, empunhou a sua espada e lutou valorosamente, até que, por sua vez, foi ferida mortalmente ².

A população da Colónia era então constituída por 300 militares, 76 índios, 51 escravos negros, quatro mulatos, quatro sacerdotes, três mulheres brancas, um médico e um almoxarife, tendo morrido em combate 125 homens e ficado prisioneiros 132 ³. De referir que os muros da fortaleza eram de terra batida e que havia na povoação 38 edifícios, alguns deles de taipa e tijolo, mas na sua maioria de construção tosca. O edifício principal era a casa dos padres jesuítas.

É de salientar que a implantação de uma colónia em frente de Buenos Aires, no interior do Rio da Prata, tinha sido um erro sob o ponto de vista estratégico. Muito embora a terra fosse boa para a cultura de cereais, vinha e árvores de fruto, e o clima excelente, a quase totalidade dos abastecimentos vinha do Rio de Janeiro que ficava a mais de mil milhas de distância, em consequência das dificuldades que os espanhóis puseram ao cultivo da terra. A região de Maldonado ou de Montevidéu tinham melhores condições para a fundação de uma colónia, não só pela situação geográfica, como também por abundar ali o gado vacum.

Note-se que foram os portugueses que começaram com a criação do gado nas Capitánias do Brasil. A pecuária expandiu-se depois para o Paraguai e o território a leste do rio Paraná. Os jesuítas das missões espanholas do Alto Uruguai também fomentaram a criação de gado que proliferou em grandes manadas para o sul, até à região de Maldonado e Montevidéu.

Sabe-se que Manuel Lobo na sua viagem para a ilha de S. Gabriel escalou os portos da margem norte do Rio da Prata, tendo capturado alguns bovinos. Todavia, no território da Colónia de Sacramento não havia então manadas, alimentando-se os nossos colonos com os abastecimentos que recebiam do Rio de Janeiro e as pescarias que efectuavam.

² V. *História de Colónia del Sacramento*, por L. E. Azarola Gil.

³ *A Colónia de Sacramento na Época de Sucessão de Espanha*, por L. Ferrand de Almeida.

Quando se soube em Lisboa do ataque à Colónia de Sacramento, o infante D. Pedro, regente do reino (futuro D. Pedro II) exigiu de Carlos II de Espanha a restituição da nossa praça. Os espanhóis enviaram então a Lisboa o duque de Giovenazo, o qual celebrou com o governo português o tratado provisional de 7 de Maio de 1681, pelo qual a Colónia de Sacramento ficava na posse de Portugal, até que por negociações posteriores e, na falta de acordo, por decisão papal, fossem definidos os limites dos territórios dos dois países no Rio da Prata. Os prisioneiros portugueses deviam ser imediatamente libertados e demitido o governador de Buenos Aires, responsável pelo ataque à nossa colónia.

Em princípios de 1683, Duarte Teixeira Chaves, governador do Rio de Janeiro, partiu para o Rio da Prata com 400 soldados, embarcados em quatro navios de guerra, a fim de tomar posse da Colónia, a qual lhe foi restituída sem dificuldade, a 12 de Fevereiro daquele ano, tendo assumido o cargo de governador o tenente-de-mestre-de-campo-general Cristovão Ornelas de Abreu. Este, acusado de corrupção foi substituído em 3 de Julho de 1690 pelo tenente-de-mestre-de-campo-general Francisco Naper de Lencastre que governou durante nove anos e desenvolveu muito a colónia. Foram então construídas muitas casas de alvenaria, uma igreja e outros melhoramentos que deram à povoação o aspecto duma cidade. Em 1692, a Colónia de Sacramento tinha perto de mil habitantes ⁴.

De referir que um dos objectivos da fundação da colónia fora o restabelecimento do comércio português no Rio da Prata que se desenvolvera durante o governo dos reis filipinos mas tinha sido interrompido após a Restauração. A prata do Perú era indispensável para fazer face à escassez de moeda em Portugal e no Brasil. Depois da fundação da colónia intensificou-se o contrabando da prata e só num patacho foram transportados, em 1689, mais de cem mil cruzados em patacas, prata lavrada e pinhas. Contudo, a Espanha tomou medidas drásticas para terminar com este contrabando e, depois de 1691, o comércio da prata quase desapareceu. Desenvolveu-se então na colónia a agricultura e a pecuária. Contribuiu para isso o facto do governador Naper de Lencastre ter mandado vir de Portugal casais de colonos, arados e materiais para a construção de atafonas ⁵. Note-se que nesta época já as manadas se aproximavam do território da colónia, tendo aquele governador mandado abrir passagens no

⁴ Sobre o governo de Naper de Lencastre veja *A Colónia de Sacramento, 1680-1777*, por Jonatas da Costa Rego Monteiro, vol. I, pp. 114 e seguintes.

⁵ Atafonas: moinhos manuais ou movidos por cavalgadas.

mato para o gado vir beber água aos rios. Começou então o negócio de exportação de couros para Portugal, à razão de quatro a cinco mil por ano que rendiam nove a dez mil cruzados.

A obra de Naper de Lencastre foi continuada pelo seu sucessor, o tenente-de-mestre-de-campo-general Sebastião da Veiga Cabral que assumiu o cargo em 1 de Março de 1699 e governou até 1705. Neste período a colónia continuou a prosperar e chegaram a abater-se quarenta mil reses por ano, exportando-se os couros e a carne salgada. Em 1701, D. Pedro II arrendou o abate de gado na colónia a Manuel Lopes de Faria, até ao limite de trinta mil couros por ano, durante seis anos, mediante o pagamento da importância anual de sessenta mil cruzados. Contudo, o arrendamento só entraria em vigor depois de construída uma fortaleza em Montevideu, o que não chegou a concretizar-se.

Mas o domínio português no Rio da Prata continuava a ser contestado pelos espanhóis, os quais aguardavam um ensejo favorável para se apoderarem da nossa colónia. Entretanto, começara na Europa a Guerra da Sucessão de Espanha. Carlos II, rei deste país, não tinha herdeiros directos e apareceram vários pretendentes ao trono espanhol, sendo os principais o Duque de Anjou, neto de Luís XIV e o arquiduque Carlos da Áustria, cuja candidatura era defendida pela Inglaterra, Áustria e as Províncias Unidas. Estes países formaram então a Grande Aliança para se opor à França que defendia os direitos do Duque de Anjou. O rei espanhol faleceu a 1 de Novembro de 1700, deixando em testamento o trono ao pretendente francês que foi proclamado rei com o nome de Filipe V.

D. Pedro II tomou inicialmente uma posição favorável ao pretendente francês, tendo assinado com Filipe V o tratado de 18 de Junho de 1701. Pelo artigo 14.º deste tratado eram reconhecidos os direitos de Portugal «às terra sobre que se fez o tratado provisional de 1681», ficando portanto a pertencer-nos o território da Colónia de Sacramento⁶. Os espanhóis, receosos do ataque das potências da Grande Aliança, pediram-nos mesmo que reforçassemos a defesa da Colónia, tendo D. Pedro II mandado organizar uma expedição com a finalidade de ocupar o território de Montevideu e Maldonado.

Contudo, sob a pressão da Inglaterra e das potências suas aliadas, o nosso país foi forçado a alterar a sua política neste conflito, declarando a neutralidade a 20 de Agosto de 1702 e acabando por entrar na guerra

⁶ Sobre as cláusulas deste tratado veja *A Colónia de Sacramento, 1680-1777*, já citado, p. 466.

ao lado das potências da Grande Aliança, pelo tratado de 16 de Maio de 1703. É de salientar que este tratado reconhecia a Portugal a posse do território da margem norte do Rio da Prata, ficando este rio a servir de fronteira entre os domínios do nosso país e da Espanha na América do Sul ⁷.

Logo que soube da mudança da nossa política, o governador Veiga Cabral procurou melhorar as condições de defesa da Colónia de Sacramento, temendo um ataque dos espanhóis de Buenos Aires. Nas obras que mandou efectuar gastou dinheiro seu e outro que pediu emprestado. Foram então reconstruídas as cortinas, fossos e baluartes da fortaleza. Recebeu também reforços do governador do Brasil, D. Rodrigo da Costa que mandou para a colónia duzentos soldados, abastecimentos e operários para as obras da fortaleza. Foram ainda enviados reforços pelo governador do Rio de Janeiro, ficando a colónia com cerca de seiscentos soldados ⁸.

Em Julho de 1704 chegaram instruções a Buenos Aires para o ataque à nossa possessão do Rio da Prata. O governador espanhol, Valdez-Inclan, reuniu um exército composto de 480 europeus e 4000 índios das missões de jesuítas, sob o comando do sargento-mor D. Baltazar Gracia Roz, o qual atacou a nossa colónia a 17 de Outubro de 1704. Uma força naval espanhola constituída por dois navios de guerra e um brulote fez o bloqueio do lado do mar. O governador do Brasil, receando que a nossa praça não pudesse resistir por muito tempo à investida dos espanhóis, mandou fazer preparativos para a sua evacuação. Para esse efeito, partiu do Rio de Janeiro uma esquadra constituída por quatro navios de guerra, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Amaro José de Mendonça. Esta esquadra chegou ao Rio da Prata a 3 de Março de 1705, tendo derrotado a esquadra espanhola. Veiga Cabral que se tinha defendido valentemente até à chegada da nossa esquadra, embarcou com os seus homens e mandou incendiar a povoação. Por sua vez, o governador espanhol mandou demolir o que restava da nossa colónia e todo o território ficou abandonado. Parecia assim que estava terminado o estabelecimento dos portugueses no Rio da Prata.

É curioso registar que o governador Veiga Cabral mandou a Lisboa, em 1702 ou 1703, o sargento-mor Francisco Ribeiro, com a missão de informar D. Pedro II sobre a situação da Colónia de Sacramento. Francisco Ribeiro fez um minucioso relatório que entregou ao rei, no qual

⁷ V. *Relance da História Diplomática de Portugal*, por Eduardo Brasão, p. 107.

⁸ V. *A Colónia de Sacramento, 1680-1777*, p. 148.

descreve a região, as culturas e as necessidades existentes, sugerindo o povoamento do território com casais da Metrópole. Para facilidade de comunicações devia ser fundada uma povoação no Rio Grande e construída uma fortaleza em Maldonado. Além disso, devia ser instalado um posto de vigilância no Rio de S. João e edificadas fortalezas na Ponta Grossa (na foz do rio Uruguai) e em S. Domingos Soriano (na foz do rio Negro). Contudo, Francisco Ribeiro recomendava que a nossa ocupação se devia concentrar na Colónia de Sacramento, devendo ser melhorada a sua defesa com 600 soldados de infantaria, 320 cavalos e 30 artilheiros ⁹.

O tratado de Utrecht que pôs fim à Guerra de Sucessão de Espanha deu importantes vantagens aos nossos aliados, principalmente à Inglaterra. Portugal que sofreu inicialmente a invasão do seu território e cujas tropas sob o comando do Marquês de Minas chegaram a entrar em Madrid, donde depois foram forçadas a retirar por terem cortadas as comunicações com o nosso país, não teve nesta guerra a devida recompensa. Na realidade, o tratado que assinámos com a Espanha, a 6 de Fevereiro de 1715, apenas nos restituiu a Colónia de Sacramento, tendo sido entregues ao país vizinho as praças que havíamos conquistado no seu território. Em 14 de Novembro de 1716 assumiu o governo da Colónia o mestre-de-campo Manuel Gomes Barbosa que reconstruiu imediatamente a fortaleza. Contudo, o governador de Buenos Aires reconheceu o nosso direito apenas ao território que ficava dentro do alcance de um tiro de peça de artilharia, utilizando projecteis de 24 libras de peso, alegando ser esse o território que tínhamos possuído desde 1680 a 1701. Esta decisão não estava de acordo com a nossa interpretação das cláusulas do Tratado de Utrecht e dos tratados de 1681 e 1701. Mas o Marquês de Grimaldo, ministro espanhol, manteve a decisão do governador de Buenos Aires, apesar dos protestos de D. Luís da Cunha, nosso embaixador em Madrid.

A questão dos limites da Colónia de Sacramento voltou a ser levantada em 1727, durante as negociações para os casamentos do príncipe D. José (futuro rei D. José) com a infanta D. Mariana Vitória, filha de Filipe V, e do príncipe das Astúrias (futuro Fernando VI) com a infanta portuguesa D. Maria Bárbara. As negociações sobre esta questão e as cláusulas não cumpridas do tratado de 1715 prosseguiram depois em Viena de Áustria. Mas o representante português, Conde de Tarouca e o espanhol, Duque

⁹ V. *Informações de Francisco Ribeiro sobre a Colónia de Sacramento*, por Luís Ferrand de Almeida.

de Bournonville, não chegaram a acordo e estes problemas ficaram por resolver ¹⁰.

Em 14 de Março de 1722 tomou posse novo governador da Colónia, o brigadeiro António Pedro de Vasconcelos, o qual exerceu estas funções durante um quarto de século e deu grande desenvolvimento ao comércio de exportação de couros para Portugal e de carne salgada para o Brasil. Em 1723, D. João V resolveu mandar ocupar o território do lado oriental do Rio da Prata, dando assim execução aos planos elaborados no reinado de D. Pedro II, em 1701. Foi nomeado chefe da expedição o mestre-de-campo Manuel de Freitas da Fonseca que embarcou com 150 soldados e mais cem homens — degredados, índios e serventes — no navio *Chumbado*, armado em guerra. Comboiou este navio o guarda-costa *Nossa Senhora de Oliveira*, do comando do capitão-de-mar-e-guerra D. Manuel Henriques de Noronha. A expedição desembarcou em Montevidéu, a 22 de Novembro de 1723 e começou imediatamente a construção duma fortaleza. O governador António Pedro de Vasconcelos forneceu para esta obra tropas, víveres e cavalos ¹¹.

Todavia, o governador de Buenos Aires, D. Bruno Maurício de Zavala, logo que teve conhecimento do nosso desembarque em Montevidéu, mandou tropas espanholas para aquela região, para obrigar os portugueses a retirar dali. A nossa expedição foi forçada a embarcar, a 19 de Janeiro de 1724, regressando ao Rio de Janeiro. Zavala mandou construir com os materiais que ali deixámos, o forte de S. José que guarneceu com cem soldados espanhóis e mil índios e dez canhões ¹². Mas nova investida se preparava contra a Colónia de Sacramento. Os portugueses estabelecidos no Brasil, continuando a política de expansão para o sul, ocuparam em 1733 o território do Rio Grande. D. Miguel de Salcedo que sucedera a Zavala no governo de Buenos Aires, protestou contra essa ocupação. Entretanto, os dois países peninsulares cortaram relações devido a um fútil incidente diplomático ocorrido em Madrid: a casa do embaixador português foi invadida por soldados espanhóis que prenderam os criados, por estes terem tomado parte num motim numa rua da capital espanhola. Como represália, D. João V mandou prender os criados do embaixador espanhol em Lisboa e deu-lhe ordem para retirar para o seu país. Ao mesmo tempo ordenou a mobilização geral e guarneceu as fortalezas da fronteira do Alentejo. As nossas

¹⁰ V. *Relações Externas de Portugal, Reinado de D. João V*, por Eduardo Brasão, pp. 436 e seguintes.

¹¹ V. *A Colónia de Sacramento, 1680-1777*, já citado vol. I, p. 185.

¹² V. *Ensayo de História Pátria*, por H. D., p. 147.

tropas não chegaram a entrar em combate com os espanhóis na Península Ibérica, mas o rei espanhol deu instruções a Salcedo para atacar a Colônia de Sacramento. Em 10 de Novembro de 1735 um exército de 5000 homens, dos quais 4000 índios instalou-se na ilha de S. Gabriel, fronteira à nossa praça e durante mais de um ano impediu o seu reabastecimento. O bloqueio do lado do mar foi reforçado com doze navios espanhóis, sob o comando de D. Nicolau Giraldin. A nossa possessão tinha então 2600 habitantes e 327 casas e a fortaleza estava guarnecida com oitenta peças de artilharia e 935 soldados. Durante o cerco, os habitantes sofreram grandes privações, tendo chegado a comer, para sobreviver, cavalos, cães e gatos ¹².

A notícia do ataque espanhol só chegou a Lisboa em princípios de 1736. A frota do Brasil estava então em preparativos de partida e foram imediatamente embarcadas tropas e outros socorros para a Colônia de Sacramento. A frota partiu de Lisboa a 25 de Março de 1736, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Luís de Abreu Prego — o Perna de Pau — sendo constituída por 25 navios mercantes, escoltados por três navios de guerra. Durante a viagem para o Brasil foram abertas cartas de prego que promoviam o comandante da frota a coronel de mar e a mestre-de-campo o sargento-mor André Ribeiro Coutinho que comandava as tropas embarcadas ¹³.

Logo que a frota chegou ao Rio de Janeiro, preparou-se a expedição ao Rio da Prata, constituída pelas naus *Nossa Senhora da Vitória* e *Nossa Senhora da Conceição*, ambas de 74 peças e *Nossa Senhora da Lampadosa*, de 64, duma galera armada e de quatro transportes, onde embarcaram cerca de mil homens. Comandou a expedição o coronel de mar Luís de Abreu Prego e a força de desembarque o brigadeiro José da Silva Pais e o mestre-de-campo André Ribeiro Coutinho.

A nossa esquadra partiu do Rio de Janeiro a 25 de Junho de 1736. Na manhã de 16 de Agosto a nau *Nossa Senhora da Vitória*, capitânea da esquadra, avistou duas naus espanholas que atacou durante todo o dia, causando-lhes muitas avarias, mas na noite seguinte o inimigo conseguiu afastar-se. A 26 de Agosto, a nau *Nossa Senhora da Lampadosa* e o navio mercante *Corta-Nabos* que se juntara à nossa esquadra, vindo da Colônia de Sacramento, atacaram duas naus espanholas, ao largo do Cabo de Santa Maria, possivelmente as mesmas do combate anterior. Estas naus afastaram-se, quando viram aproximar-se a nau *Nossa Senhora da Vitória*,

¹² V. *História de Colônia del Sacramento*, por Luís Enrique Azarola Gil, p. 88.

¹³ V. *Três Séculos no Mar*, pelo comandante António Marques Esparteiro, II Parte — *Naus e Navetas* — 2.º Volume, pp. 159 e seguintes.

mas esta conseguiu alcançá-las ao anoitecer e combateu com elas até às duas da madrugada de 27 de Agosto, fugindo por fim os navios espanhóis pelo baixo do inglês, por onde a nossa nau não podia passar, por ser de maior calado. A esquadra portuguesa tentou restabelecer o contacto com os navios espanhóis nos três dias seguintes mas não conseguiu forçá-los ao combate ¹⁴.

Entretanto, os nossos transportes entraram no Rio da Prata e levaram reforços para a Colónia de Sacramento. A esquadra de Abreu Prego, reforçada com as naus *Nossa Senhora das Dores* e *Nossa Senhora da Esperança*, cruzou no Rio da Prata até meados de 1737, sem oposição dos espanhóis, mantendo abertas as comunicações com a nossa colónia. De referir que o governador António Pedro de Vasconcelos e o brigadeiro José da Silva Pais pretenderam atacar Buenos Aires em Novembro de 1736 mas Luís de Abreu Prego opôs-se, por ter instruções para manter a sua esquadra unida, visto haver informações de que eram esperadas quatro naus de Espanha, não podendo portanto dispensar navios para aquela operação. A nossa esquadra regressou ao Rio em Junho de 1737, devido aos muitos casos de escorbuto nas equipagens. Conseguiu porém o objectivo principal: a Colónia de Sacramento continuava na nossa posse, apesar do cerco dos espanhóis ¹⁵.

Entretanto, foi assinado o tratado de Paris, de 16 de Março de 1763, restabelecendo-se a paz entre Portugal e a Espanha. Em Agosto do mesmo ano chegou ao Rio da Prata a notícia da assinatura daquele tratado, cessando então os espanhóis o cerco à Colónia de Sacramento, o qual durara dois anos. Terminara porém o período áureo da colónia. Com efeito, os espanhóis tinha fundado em 1736 a cidade de Montevidéu, a qual ficava numa posição privilegiada para o domínio da margem norte do Rio da Prata, causando as maiores dificuldades ao nosso comércio. Começou então o declínio da Colónia de Sacramento. Contudo, em 1746, ainda se exportaram dali 34959 couros ¹⁵.

Em Fevereiro de 1763 assumiu o governo da colónia o sargento-mor de batalha Luis Garcia de Bivar que substituiu António Pedro de Vasconcelos. No ano seguinte, foi assinado o tratado de Madrid, a 13 de Janeiro, o qual fixou os limites do Brasil. Por este tratado ficavam a pertencer-nos do lado norte, a bacia fluvial do Amazonas e do lado sul, o território das Missões Orientais, no Alto Uruguai, o Rio Grande e parte da Banda Oriental (nome por que era designada a região entre o rio Uruguai e a

¹⁴ V. *Três Séculos no Mar*, obra já citada.

¹⁵ *Idem. Idem.*

costa do Atlântico). Em contrapartida, devíamos entregar à Espanha a Colónia de Sacramento. Todavia, a delimitação dos territórios que ficavam a pertencer aos dois países peninsulares era um problema complicado. Foram por isso nomeadas comissões de delimitação luso-espanholas, uma do lado norte, para a fronteira amazónica e outra do lado sul para a fronteira no Rio da Prata. Para a primeira foi nomeado Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal e governador do Maranhão e para a segunda Gomes Freire de Andrade (futuro Conde de Bobadela), governador do Rio de Janeiro. Este último devia reunir-se com a missão espanhola do Marquês de Valdelírios em Castilhos Grandes, tendo recebido para o efeito instruções do Marquês de Pombal que mandou pôr à sua disposição geógrafos estrangeiros ¹⁶.

Os trabalhos da comissão de delimitação arrastaram-se ao longo de sete anos. Durante este período a Colónia de Sacramento continuou na nossa posse. De referir que o problema da delimitação se complicou com a revolta dos índios que viviam na Banda Oriental, os quais não aceitaram o nosso domínio, tendo sido necessária uma intervenção militar, nos anos de 1754 a 1756, para os submeter. Nesta campanha as nossas tropas, comandadas por Gomes Freire, foram auxiliadas por tropas espanholas sob o comando de José Joaquim Viana, governador de Montevidéu. Deu-se então o massacre de Caaibaté em que foram mortos 1200 índios e 154 ficaram prisioneiros.

Entretanto, o Marquês de Valdelírios foi substituído no governo de Buenos Aires por D. Pedro de Ceballos que tomou uma posição hostil ao nosso estabelecimento na Banda Oriental, protegendo o regresso dos índios e dos jesuítas espanhóis. Gomes Freire regressou ao Rio em 1759, enquanto aguardava novas instruções de Lisboa, mantendo-se na nossa posse a Colónia de Sacramento.

Durante este período foram amistosas as relações da colónia com os espanhóis de Buenos Aires. Em 1752, o governador Luis Garcia de Bivar comemorou a subida ao trono de D. José com diversas festas a que assistiram algumas individualidades de Buenos Aires¹⁷. O seu governo decorreu sem incidentes até 1759, ano em que adoeceu e pediu a substituição. Quando o novo governador, brigadeiro Vicente da Silva Fonseca, chegou

¹⁶ V. *História de Portugal*, por Joaquim Veríssimo Serrão, vol. VI, pp. 171 e seguintes.

¹⁷ V. *Relação das festas que fez Luis Gracia de Bivar... pela feliz Aclamação do nosso fidelíssimo Rei e Senhor Dom José I*, impresso em Lisboa, na Oficina de Pedro Ferreira em MDCCLIII.

à colônia em 5 de Março de 1760, Garcia Bivar já tinha falecido (falecera a 16 de Fevereiro desse ano).

Os direitos de Portugal à Colônia de Sacramento foram confirmados pelo tratado do Prado, de 12 de Fevereiro de 1761, o qual anulou o de 1750, sendo restituído aos espanhóis o território das Missões Orientais. Contudo, o governador D. Pedro de Ceballos procurou restringir o comércio da nossa colônia. As disposições que tomou constituíram um verdadeiro bloqueio à nossa possessão. A ocasião para dar o golpe decisivo contra nossa soberania no Rio da Prata surgiu a 18 de Maio de 1762, quando Portugal entrou na Guerra dos Sete Anos, ao lado da Inglaterra. Ceballos rompeu as hostilidades a 1 de Outubro daquele ano. Disponha de 2700 soldados europeus, mil índios e outras tropas auxiliares, enquanto o governador português apenas tinha cerca de trezentos soldados, muitos deles doentes. A nossa colônia foi bombardeada durante 25 dias e Vicente da Silva Fonseca foi forçado a capitular no dia 30 de Outubro de 1762. Terminava assim o quarto cerco da Colônia de Sacramento.

O vice-rei do Brasil logo que teve conhecimento das hostilidades preparou uma expedição de socorro, na qual participaram os navios ingleses *Lord Clive* e *Ambuscade* e a fragata portuguesa *Nossa Senhora da Glória*. Comandava a expedição o almirante inglês Mac Namara e as forças de desembarque o tenente-coronel Vasco Fernando Pinto Alpoim, sendo estas constituídas por 500 soldados, embarcados em oito pequenos transportes. Quando a expedição chegou ao Rio da Prata já a nossa Colônia se tinha rendido. A esquadra atacou então a fortaleza que reagiu com forte canhoneio, tendo afundado o *Lord Clive*. Morreram neste ataque mais de trezentos homens, entre os quais o almirante Mac Namara. Os outros navios também sofreram avarias mas conseguiram retirar-se sem que os espanhóis os perseguissem. Depois desta vitória, Ceballos invadiu o Rio Grande e tomou as fortalezas de Santa Teresa e S. Miguel, construídas pelos portugueses poucos anos antes, na Banda Oriental.

Entretanto, terminou a Guerra dos Sete Anos e pelo tratado de Paris, de 10 de Janeiro de 1763, a Colônia de Sacramento foi-nos restituída, ficando porém na posse dos espanhóis o Rio Grande e as duas fortalezas atrás referidas. Em 29 de Dezembro de 1763 assumiu as funções de governador o coronel Pedro José Soares de Figueiredo.

Contudo, o Marquês de Pombal não ficou satisfeito com a perda do Rio Grande e da Banda Oriental e deu instruções ao vice-rei do Brasil para retomar aqueles territórios logo que surgisse oportunidade. Os espanhóis, pelo seu lado, procuravam cortar as comunicações com a Colônia de Sacramento, último reduto português no Rio da Prata, chegando a popu-

lação a passar fome. Em 1774, Pombal mandou concentrar na ilha de Santa Catarina uma força naval que foi denominada «Esquadra do Sul», composta de quatro naus, oito fragatas e mais quatro navios armados, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Mac Donald. As hostilidades com os espanhóis começaram a 6 de Fevereiro de 1776, tendo as nossas forças tomado o porto de S. Pedro, no Rio Grande, depois duma batalha naval em que foi total o desbarato dos espanhóis. A esquadra portuguesa foi depois reforçada com uma corveta, três sumacas, uma chalupa e um bergantim. Mas os espanhóis mandaram imediatamente para a América do Sul uma poderosa expedição, com 11 500 homens embarcados em 97 transportes, comboiados por seis naus, cinco fragatas e mais seis navios de guerra. Os espanhóis conquistaram a ilha de Santa Catarina e depois puseram o cerco à Colónia de Sacramento, a 27 de Maio de 1776. Era a quinta vez que a Colónia era cercada; isolada e sem possibilidade de receber reforços, não podia resistir. O coronel Francisco José Rocha, que substituíra o governador Pedro José Soares de Figueiredo, em 25 de Março de 1775, entregou-se, sem oferecer resistência, aos espanhóis, sendo, mais tarde, acusado de cobardia e condenado. O vice-rei do Rio da Prata, D. Pedro de Ceballos, mandou arrasar todas as fortificações e a Colónia que tinha então cerca de 3000 habitantes ficou reduzida a um montão de ruínas. O tratado de Santo Ildefonso, celebrado a 1 de Outubro de 1777, pôs fim às hostilidades com os espanhóis e confirmou a perda definitiva da Colónia de Sacramento. Voltou porém ao domínio português a ilha de Santa Catarina e a maior parte do território do Rio Grande. Ceballos designou um comandante militar para a povoação e o seu sucessor no governo do Rio da Prata, Juan José de Vértiz, favoreceu a reconstrução e repovoamento da Colónia. Foram utilizados os escombros para reconstruir as casas, entre as quais a do governador e distribuídas as chácaras a novos povoadores. Em 1783 havia na Colónia 255 espanhóis e 45 mulatos e em 1793 continuava o povoamento, já havendo então registos municipais ¹⁸.

Contudo, não termina aqui a história do estabelecimento dos portugueses no Rio da Prata. No princípio do século XIX, o caudilho uruguaio José Gervásio Artigas revoltou-se contra o domínio espanhol e cercou Montevidéu, em Julho de 1811. O vice-rei espanhol D. Francisco Xavier de Elío pediu auxílio a D. Carlota Joaquina, casada com o Príncipe Regente D. João (futuro D. João VI), a qual era irmã de D. Fernando VII

¹⁸ V. *História de Colónia del Sacramento*, por Luis Enrique Azarola Gil.

de Espanha. Como se sabe, a família real portuguesa encontrava-se desde 1808 no Rio de Janeiro, por ter partido de Portugal após a invasão do nosso território pelos franceses. Um forte exército português, comandado pelo general Diogo de Sousa, partiu para província da Banda Oriental e os partidários de Artigas tiveram que levantar o cerco de Montevidéu.

Todavia, depois de restaurada a autoridade espanhola as nossas tropas não abandonaram a Banda Oriental a pretexto de a pacificar. Artigas retirou-se para Ayuí, no território de Entre-os-Rios (região entre os rios Paraná e Uruguai), mas os seus partidários continuaram a luta contra os portugueses, acabando por ser derrotados em 1812.

Entretanto, os patriotas de Buenos Aires que se tinham revoltado contra os espanhóis, proclamaram a independência a 25 de Maio de 1810 e constituíram o governo das Províncias Unidas. De referir que o movimento de Buenos Aires teve repercussões na Colónia de Sacramento, pois parte dos seus habitantes aderiu à junta constituída naquela cidade. O governador de Montevidéu D. Francisco Elío mandou então tropas para a Colónia, por temer uma acção militar de Buenos Aires.

Em Maio de 1812 as tropas portuguesas abandonaram a Banda Oriental, devido às diligências diplomáticas do Governo das Províncias Unidas. A seguir, os patriotas de Buenos Aires cercaram Montevidéu e Artigas e os seus partidários juntaram-se-lhes. Em 1813, Artigas retirou-se do cerco com parte dos seus partidários, por terem surgido divergências com os argentinos sobre o futuro estatuto da Banda Oriental e foi considerado por estes como um traidor, sendo posta a sua cabeça a prémio.

Montevidéu capitulou a 20 de Junho de 1814, ficando na posse dos patriotas de Buenos Aires, apesar dos protestos do partidários de Artigas que pretendiam que a cidade lhes fosse entregue. Otorgués, um destes partidários, lutou contra os argentinos e foi derrotado, mas um outro, Rivera, conseguiu batê-los. Otorgués assumiu então o governo de Montevidéu, em nome de Artigas e este foi proclamado pelos seus adeptos protector da Banda Oriental e de outras províncias vizinhas que constituíram a Liga Federal.

Em 1816 Portugal resolver intervir outra vez na província da Banda Oriental, com o pretexto de reinar ali a anarquia. Para esse efeito foi organizada na Metrópole a divisão dos «Voluntarios de El-Rei», sob o comando do tenente-general Carlos Frederico Lecor. A expedição embarcou, a 12 de Junho de 1816, no Rio de Janeiro, em seis transportes escoltados por oito navios de guerra, comandados pelo chefe-de-esquadra Rodrigo José Ferreira Lobo. As tropas desembarcaram na ilha de Santa Catarina e progrediram para o sul, sendo apoiadas do lado do mar pela

esquadra de Ferreira Lobo e por uma outra comandada pelo Conde de Viana, constituída por navios de pequeno calado, próprios para as operações no estuário do Rio da Prata.

Os nossos navios bloquearam o porto de Maldonado que se rendeu e, a seguir, o de Montevideu, onde entretanto, tinham chegado as tropas de Lecor que cercaram a cidade. Montevideu capitulou, a 20 de Janeiro de 1817.

As tropas portuguesas tiveram depois árdua luta com Otorgués, Rivera e outros partidários de Artigas, sofrendo alguns revéses mas acabando por derrotá-los. Artigas foi, por sua vez, vencido pelas tropas do Marquês de Alegrete. O general Lecor assumiu então o governo de Montevideu mas a guerra civil continuou até 1820, ano em que os portugueses conseguiram a pacificação de todo o território da Banda Oriental. Artigas retirou-se, a seguir, para a Paraguai, onde pediu asilo político.

De referir que Lecor destacou uma esquadilha para a Colónia de Sacramento que se entregou sem resistência, tendo os habitantes aceitado de bom grado a dominação portuguesa. O general seguiu uma política de penetração pacífica na Banda Oriental, cimentando-a com alianças matrimoniais. Os «cabildos» existentes no território foram mantidos e os próprios rebeldes receberam comandos de tropas. Alguns deles receberam também recompensas e títulos, entre os quais Rivera, a quem foi dada uma baronia ¹⁹.

Em 1818 o general Lecor mandou efectuar obras na fortaleza da Colónia de Sacramento, por se encontrarem inteiramente destruídas as fortificações, só restando um amontoamento de terras que formava o terra-pleno e de alvenaria existia apenas a porta da praça e os muros que sustentavam o dormente da ponte que atravessava o fosso, em frente daquela porta. Foi encarregado da reconstrução da fortaleza o coronel do Real Corpo de Engenheiros Francisco António Raposo que pertencia à Divisão dos Voluntarios de El-Rei ²⁰.

Em 1821, um congresso reunido em Montevideu aprovou a união da Banda Oriental ao Reino de Portugal, Algarve e Brasil, passando aquele território a denominar-se Província Cisplatina. Quando o Brasil proclamou a independência, a 7 de Setembro de 1822, o general Lecor abraçou o partido do infante D. Pedro, mas Montevideu continuou fiel a Portugal, assu-

¹⁹ V. *História de Colónia del Sacramento*, já referida.

²⁰ V. *Documentos relativos à Colónia de Sacramento existentes no Arquivo Histórico Militar*, por Henrique de Campos Ferreira de Lima, in *Brasília*, vol. II pp. 621-640.

mindu o governo da cidade D. Álvaro da Costa. Lecor conseguiu fugir, voltando mais tarde a Montevideu que cercou durante quase um ano, D. Alvaro da Costa acabou por se render, a 18 de Novembro de 1823. A Província Cisplatina continuou ligada ao Brasil até 1828, ano em que foi proclamada a independência, a 25 de Agosto, passando então a chamar-se República Oriental do Uruguai.

Durante o período em que a Província da Banda Oriental esteve sob o domínio português os partidários de Artigas continuaram a atacar-nos, tanto em terra, como no mar. Artigas mandou armar alguns navios mercantes de pequeno calado, os quais subiam o rio Uruguai em busca de presas e apoiavam ao mesmo tempo as operações de guerrilha em terra. Os primeiros navios armados foram o *Saberio* e o *Valiente*. Mais tarde, Artigas mandou armar navios de maior calado para atacar a navegação na costa do Brasil, obrigando os nossos navios a navegar em comboio, para evitarem maiores perdas. Mas a audácia dos corsários de Artigas chegou a ponto de virem para o Atlântico Norte, tendo atacado navios nossos nos Açores e na costa de Portugal. Um dos mais notáveis corsários de Artigas foi o *República Oriental*. Também ficou célebre como comandante destes navios Pedro Campbell, marinheiro irlandês que desertara da esquadra do almirante Popham quando os ingleses invadiram o Rio da Prata, em 1806. Campbell ficou a viver como colono em Corrientes, no Alto Paraná e passou depois para as forças de Artigas.

De referir que os navios de Artigas usavam como distintivo uma bandeira com três listas horizontais (branca, azul e encarnada). Durante algum tempo os nossos navios também foram atacados por corsários das Províncias Unidas (Buenos Aires), usando estes uma bandeira com duas listas horizontais (branca e azul). Em Junho de 1818, um brigue «insurgente» armado com dez peças de 18 por banda e dois obuzes de 36, guarnecido por 130 homens, tomou a galera portuguesa *Monte Alegre* que navegava da Baía para Lisboa. O ataque fez-se a coberto da bandeira e fâmula inglesas. No mês anterior a nossa galera combatera com sucesso uma corveta inimiga. O mesmo corsário tomou também a galera portuguesa *Ventura Feliz* que navegava de conserva com a *Monte Alegre*. Por causa dos ataques destes corsários a nau *Vasco da Gama* cruzou no Verão de 1818 no mar dos Açores e na costa de Portugal ²¹.

²¹ V. *Três Séculos no Mar*, pelo comandante António Marques Esparteiro, II Parte, *Naus e Navetas*, vol. VI, p. 34.

Um dos últimos combates com os corsários de Artigas travou-se a 18 de Setembro de 1822, entre a nossa charrua *Gentil Americana* e um bergantim daquele caudilho. A charrua era comandada pelo capitão-de-fragata Joaquim Manuel Mendes, tinha oitenta homens de guarnição e estava armada com cinco caronadas²² de dezoito libras, por banda. Partira a sete de Agosto de Pará para Lisboa, com um carregamento de madeiras para o Arsenal da Marinha, navegando sob a escolta do brigue de guerra *Portugal Feliz*. Devido a forte temporal, o brigue desgarrou-se pouco depois da partida do Pará e a nossa charrua continuou sozinha a viagem para Lisboa. Na manhã de 18 de Setembro, na posição, latitude 37° 17' Norte e longitude 30° 57' Oeste de Greenwich, apareceu um bergantim que fez força de vela para se aproximar da nossa charrua e içou a bandeira portuguesa mas logo a seguir tentou abordá-la e como não o conseguiu, rompeu fogo, içando então a bandeira de Artigas. O almirante Celestino Soares descreve primorosamente o combate que se travou entre os dois navios, nos «Quadros Navais»²³. Segundo a sua descrição, Joaquim Manuel Mendes subiu para cima do camarim²⁴ para o dirigir, em vez de continuar no catavento²⁵, onde habitualmente permaneciam o comandante e o oficial de quarto. Mas era um oficial destemido e procurou aquele lugar, apesar do risco que corria. Pouco depois de iniciado o combate, um tiro de metralha acertou-lhe no peito e caiu para o convés. Embora estivesse gravemente ferido, pediu aos seus marinheiros que o colocassem outra vez sobre o camarim, onde amparado por um dos seus homens continuou a dar ordens e a incitar a guarnição da charrua a defender-se do corsário. Mas pouco tempo sobreviveu e foi o imediato, primeiro-tenente Pedro José Correia que continuou a luta. O corsário, verificando, depois de uma hora de combate que não tinha vantagem no duelo de artilharia, afastou-se, mas foi perseguido durante mais de cinco horas pelo nosso navio que não conseguiu alcançá-lo, por o outro ser melhor veleiro. Joaquim Manuel Mendes era oficial académico, isto é, tinha o curso da Academia Real dos Guardas-Marinhas, e manteve extraordinária presença de espírito até ao seu último momento, morrendo como um herói.

De registar que o «termo» ou acta do combate da *Gentil Americana* com o corsário de Artigas faz parte da documentação do Arquivo Geral

²² A caronada era uma peça curta que lançava projecteis de 12 a 70 libras.

²³ V. *Quadros Navais*, I Parte.

²⁴ O camarim era um pequeno camarote no convés, destinado ao comandante.

²⁵ O catavento era o lugar a ré do mastro grande, nos navios de vela.

da Marinha. O combate é narrado naquele documento numa linguagem simples. Joaquim Manuel Mendes foi ferido ao segundo tiro do corsário e poucos minutos sobreviveu ²⁶.

Para finalizar, salientamos que ainda existem actualmente alguns vestígios do nosso estabelecimento no Rio da Prata. Para além das ruínas da fortaleza que edificámos na Colónia de Sacramento, das ruas de tipo português da cidade e das suas velhas casas e igrejas, numerosos objectos de origem portuguesa se podem encontrar nas povoações do Rio da Prata.

As autoridades do Uruguai têm procurado preservar e restaurar a antiga Colónia de Sacramento, tendo nomeado, em 1968, um conselho para dirigir as obras de restauro. Este conselho promoveu, em 1969, uma exposição em Montevideu de objectos da nossa antiga Colónia, nomeadamente, móveis de estilo D. João V e D. José, candelabros e bandejas de prata, imagens de santos, tapetes, mapas e outros documentos, num total de cem peças ²⁷.

Mas a influência cultural portuguesa naquela região também é muito grande, como salienta a escritora sul-americana D. Virgínia Carreño no seu livro «Estancias e Estancieros», donde transcrevemos a seguinte passagem: «muito pouca gente no Rio da Prata suspeita até que ponto é portuguesa. A influência artística, a contribuição para o carácter, a decisiva participação no comércio têm sido aceites e esquecidos dentro da vida das nossas repúblicas. Por isso, um enorme número de nomes, de modos, de usos, cuja origem buscamos complicadamente têm uma só explicação: são legados portugueses» ²⁸.

Lisboa, 23 de Maio de 1984

²⁶ Arquivo Geral da Marinha, documentação da charrua *Gentil Americana*.

²⁷ V. *La Colónia del Sacramento y el Arte portugues en el Rio de la Plata*, Montevideu, 1969.

²⁸ *Idem*.

BIBLIOGRAFIA

- A Campanha do Rio da Prata (1736-1737)*, pelo comandante António Marques Esparteiro.
- História de Colónia del Sacramento*, por Luis Enrique Azarola Gil, Montevideu, 1940.
- Ensayo de História Pátria*, por H. D., Montevideu, 1945.
- A Colónia de Sacramento, 1680-1777*, dois volumes, por Jonatas da Costa Rego Monteiro, Porto Alegre, 1936.
- La Colónia del Sacramento — su origen, desenvolvimiento, y vicissitudes de su história*, por António Bermejo de la Rica, Madrid, 1920.
- A Colónia de Sacramento na Época da Sucessão de Espanha*, por Luis Ferrand de Almeida, Coimbra, 1973.
- Informações de Francisco Ribeiro sobre a Colónia de Sacramento*, por Luís Ferrand de Almeida, Coimbra, 1955.
- La Colónia del Sacramento*, por Fernando Capurro.
- Estabelecimento dos Portugueses no Rio da Prata*, pelo Dr. Manuel Eusébio da Fonseca, 1959.
- Relação das Festas que fez Luis Gracia de Bivar ... Governador da Nova Colónia de Sacramento, pela feliz aclamação do nosso fidelissimo rei Dom José o I*, Lisboa, Ano de MDCCLIII.
- Relações Externas de Portugal, Reinado de D. João V*, pelo Dr. Eduardo Brasão, 1938.
- Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal com as diversas Potências do Mundo*, pelo Visconde de Santarém.
- Relance da História Diplomática de Portugal*, pelo Dr. Eduardo Brasão, 1940.
- O Domínio Português no Uruguai e a Campanha de Montevideu*, por J. J. Teixeira Botelho, Coimbra, 1930.
- Documentos relativos à Colónia de Sacramento existentes no Arquivo Histórico Militar*, por Henrique de Campos Ferreira Lima, in *Brasília*, vol. II, pp. 621-640.
- História de Portugal*, por Joaquim Veríssimo Serrão, vol. VI.

A Colónia de Sacramento, sua projecção nos acontecimentos da Prata, 1680-1777, por Herbert Canabarro Reichardt, in *Anais do Congresso Comemorativo do Bicentenário da transferência da sede do governo do Brasil da cidade de Salvador para o Rio de Janeiro*, II, pp. 9-56.

Três Séculos no Mar, pelo comandante António Marques Esparteiro, II Parte — *Naus e Navetas* — Vol. II e VI.

«Arquivo Geral da Marinha»: documentação relativa à charrua *Gentil Americana*.

Colónia de Sacramento: cópias de cartas, pareceres, resoluções, tratados, bulas e vários papéis relativos ao território da Colónia de Sacramento (Colecção Pombalina, n.ºs 480 e 481, da Biblioteca Nacional de Lisboa).

La Colónia de Sacramento y el Arte Português en el Rio de la Plata, Montevideo, 1969.

ÍNDICE DAS ESTAMPAS

- 1 — A Colónia de Sacramento em 1680.
- 2 — Sul do Brasil e Rio da Prata (1701).
- 3 — Sul do Uruguai (1701).
- 4 — Índios da Banda Oriental no Século XVI.
- 5 — Sítio sofrido pela Colónia de Sacramento no ano de 1733.
- 6 — Planta da Colónia em 1737.
- 7 — Relação das festas que fez Luís Garcia de Bivar em 1752.
- 8 — Planta da Colónia de Sacramento em 1777.
- 9 — A Banda Oriental em 1801.
- 10 — Posição em que se realizou o combate da charrua *Gentil Americana* com um corsário de Artigas.
- 11 — Termo do combate.
- 12 — Quadro do combate existente no Museu de Marinha, pintado por D. Elisa Felismino em 1959.

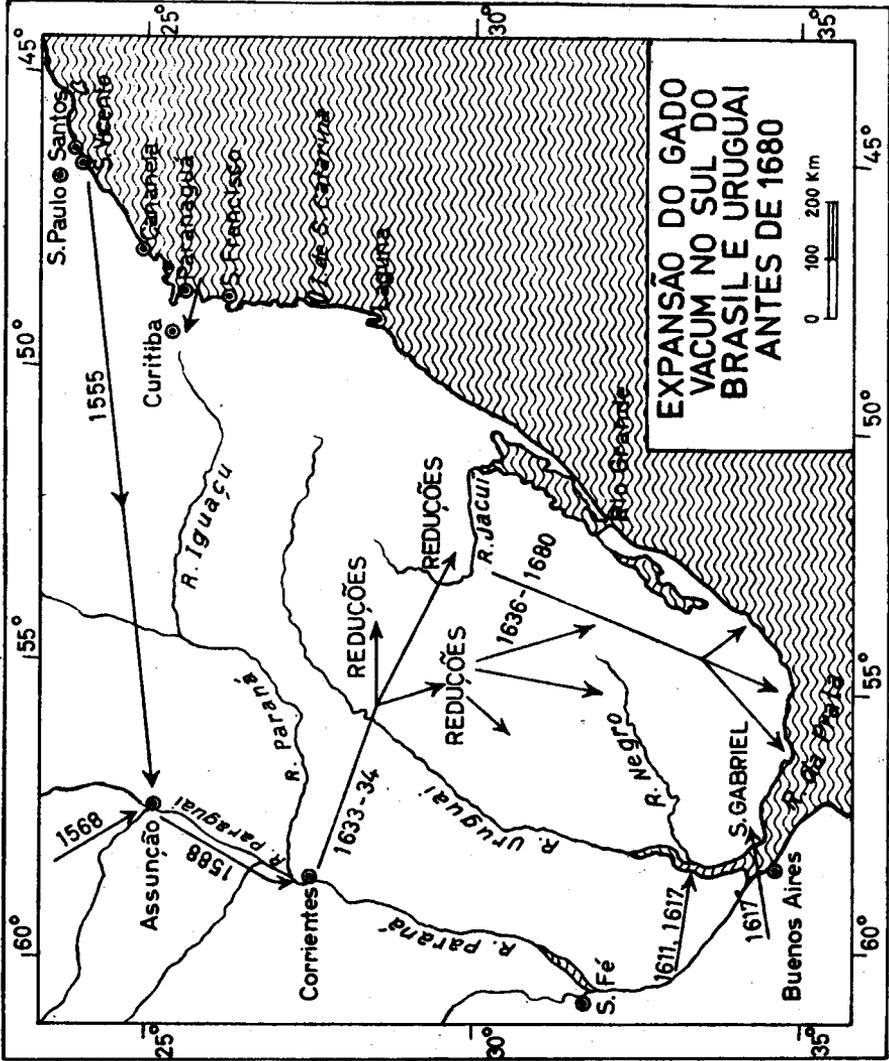
Planta da Colónia de Sacramento em 1777, ano em que foi entregue definitivamente aos espanhóis

A Banda Oriental em 1801

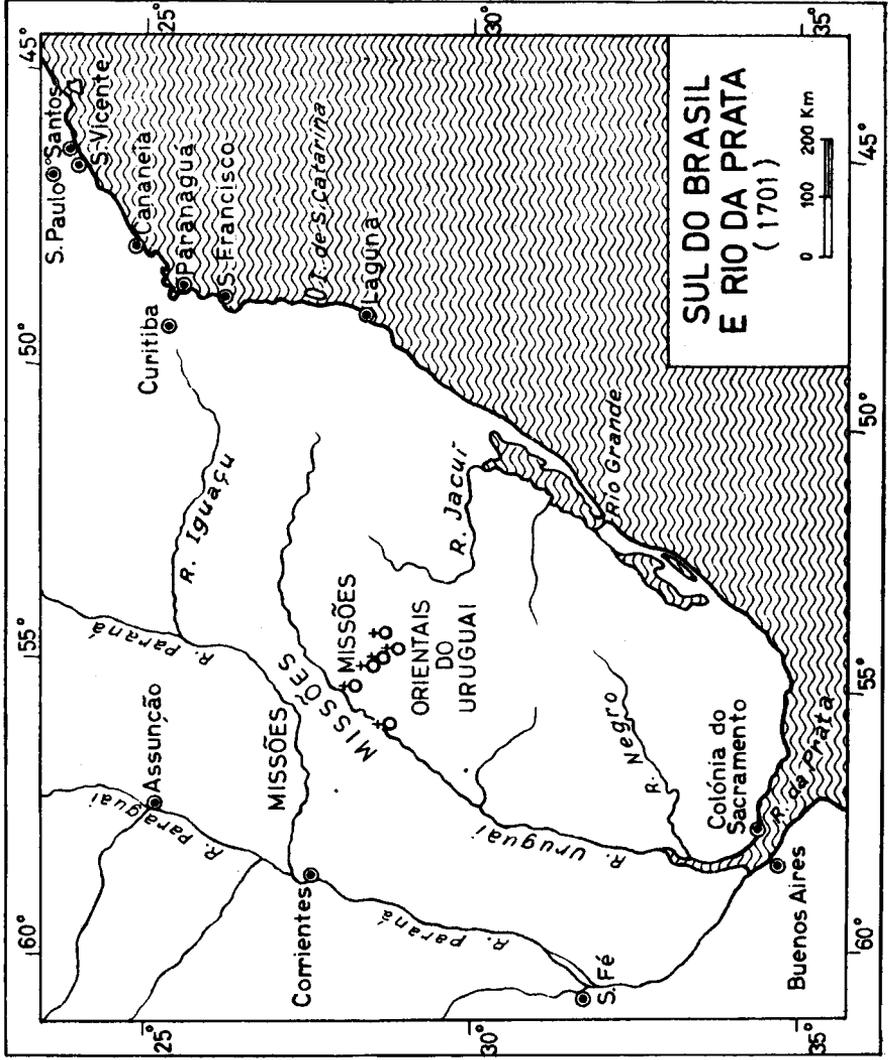
Posição em que se desenrolou o combate entre a charrua *Gentil Americana* e o corsário de Artigas



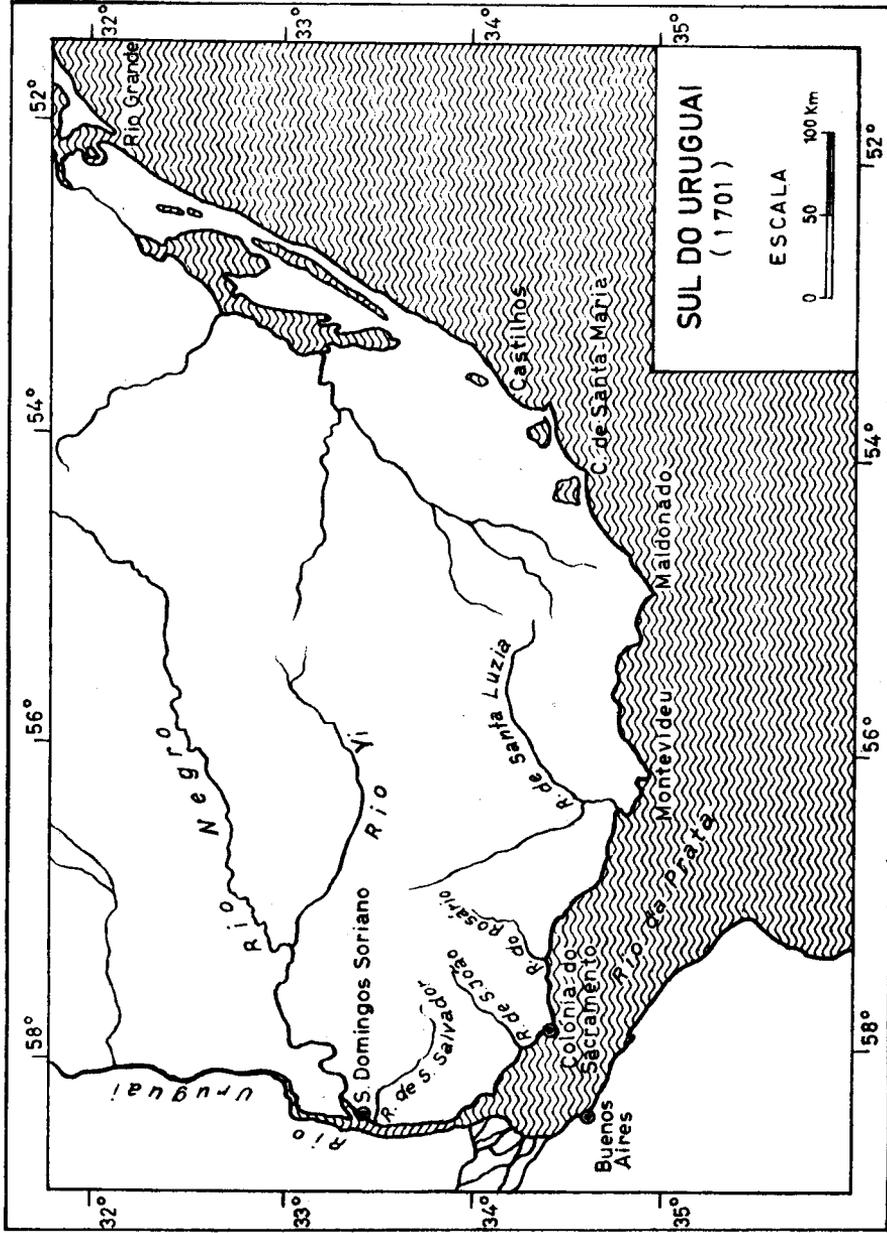
A Colônia de Sacramento em 1680



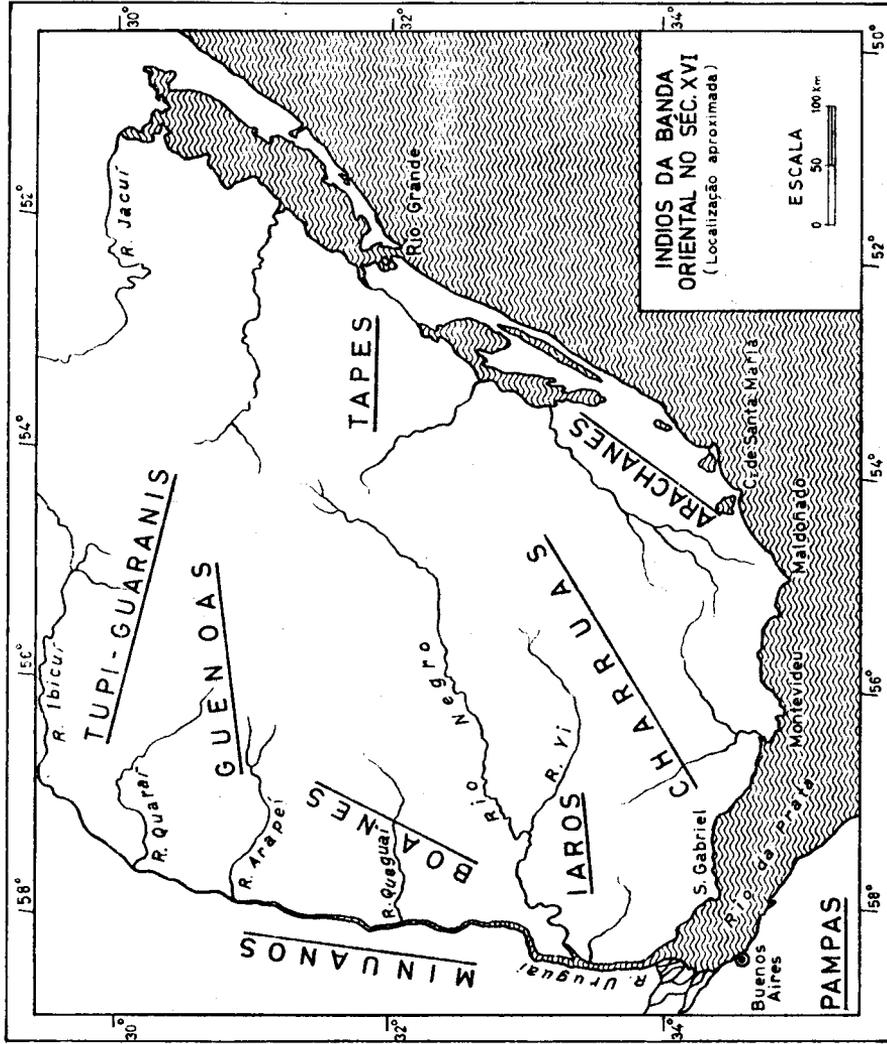
Expansão do Gado Vacum no sul do Brasil e Uruguai



Sul do Brasil e Rio da Prata (1701)



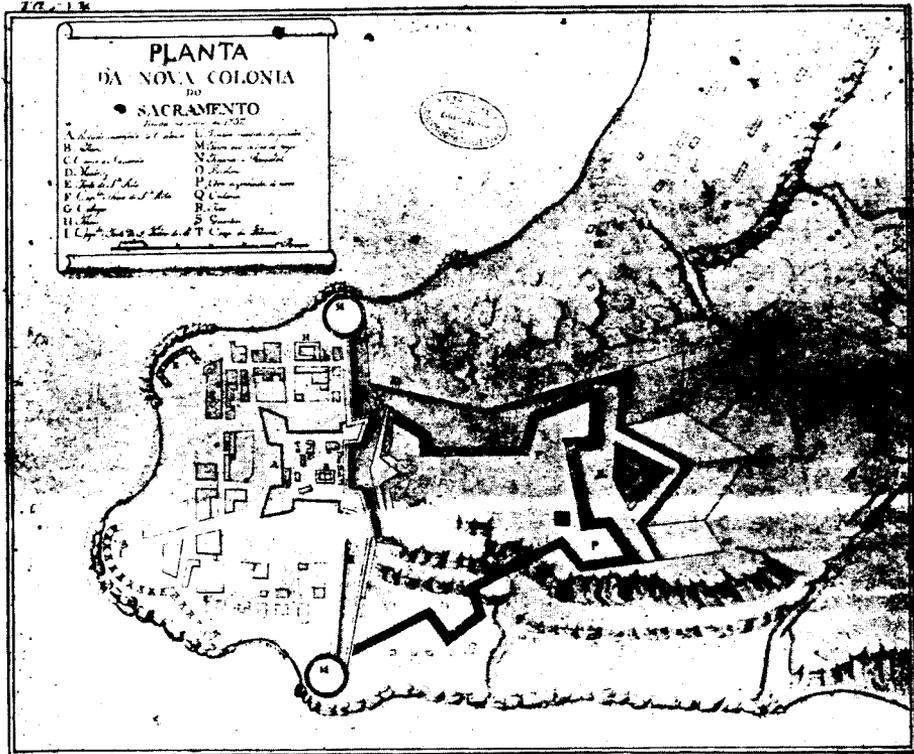
Sul do Uruguai (1701)



Índios da Banda Oriental no século XVI



Sítio sofrido pela Colónia de Sacramento no ano de 1735



Planta da Colônia em 1737

DAS FESTAS QUE FEZ
LUIZ GRACIA DE BIVAR
FIDALGO DA CAZA DE SUA MAGESTADE,
e Sargento Mayor de Batalha de seus Exerci-
tos, e Governador da Nova Colonia do
Sacramento,

Pela feliz Aclamação do nosso Fidelissimo Rey

O SENHOR

DOM JOZE' O I.

Em 2. de Fevereiro de 1752. acompanhando-se de seis pes-
soas dos Principais desta Praça, que muy volonta-
rios o ajudaraõ para as despezas, que se fizeraõ
naquelle festejo, os quais sab os seguintes;

*O Sargento Mayor da Ordenança Manuel Lopes
Fernandes,*

O Cappitam Jozè Pereira de Carvalho;

O Cappitam Heronimo Pereira do Lago;

O Cappitam Mansel Pereira Franco;

Joze da Costa Bandeira;

Diogo Gonçalves Lima;



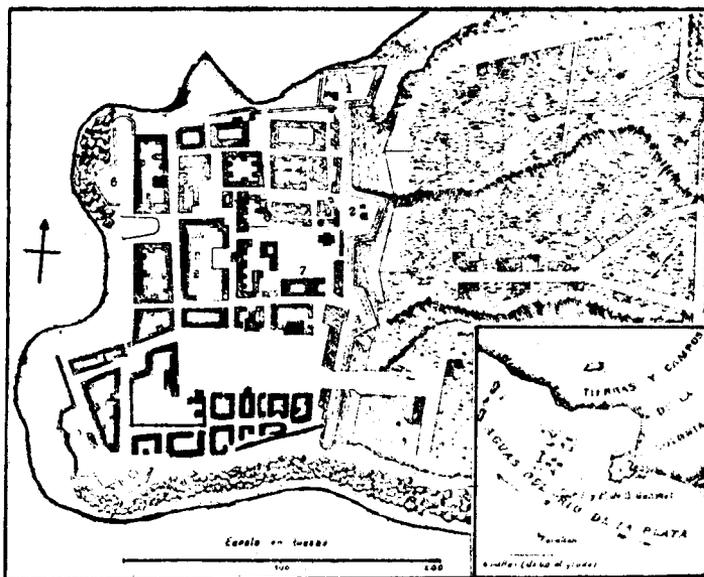
L I S B O A :

Na Officina de Pedro Ferreira Impressor da Augustissima
Rainha Nossa Senhora. Anno de D.M.CC.LIII.

Com todas as licenças necessarias.

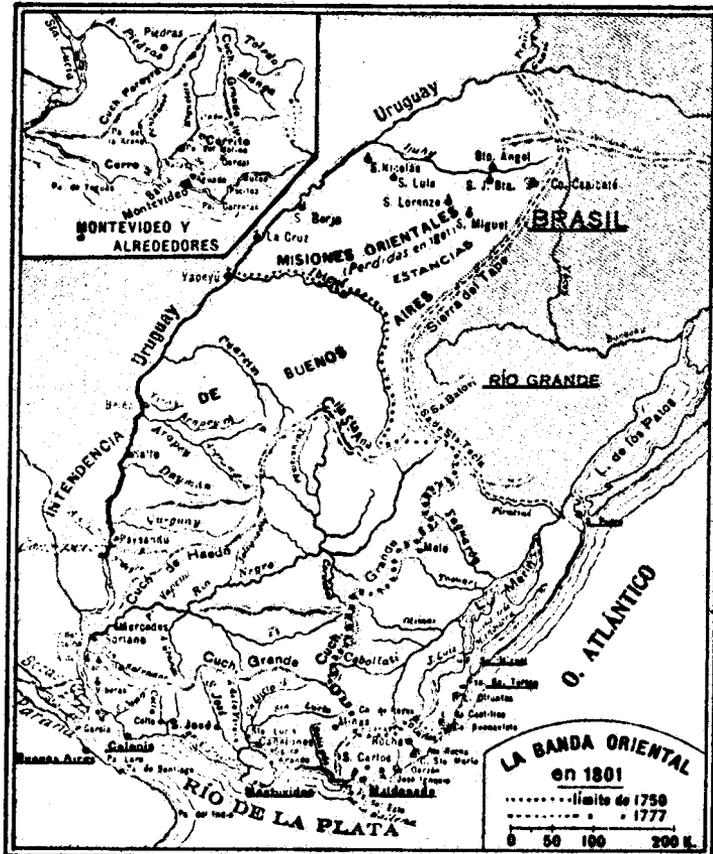
LC

Relação das festas que fez Luís Garcia de Bivar em 1752

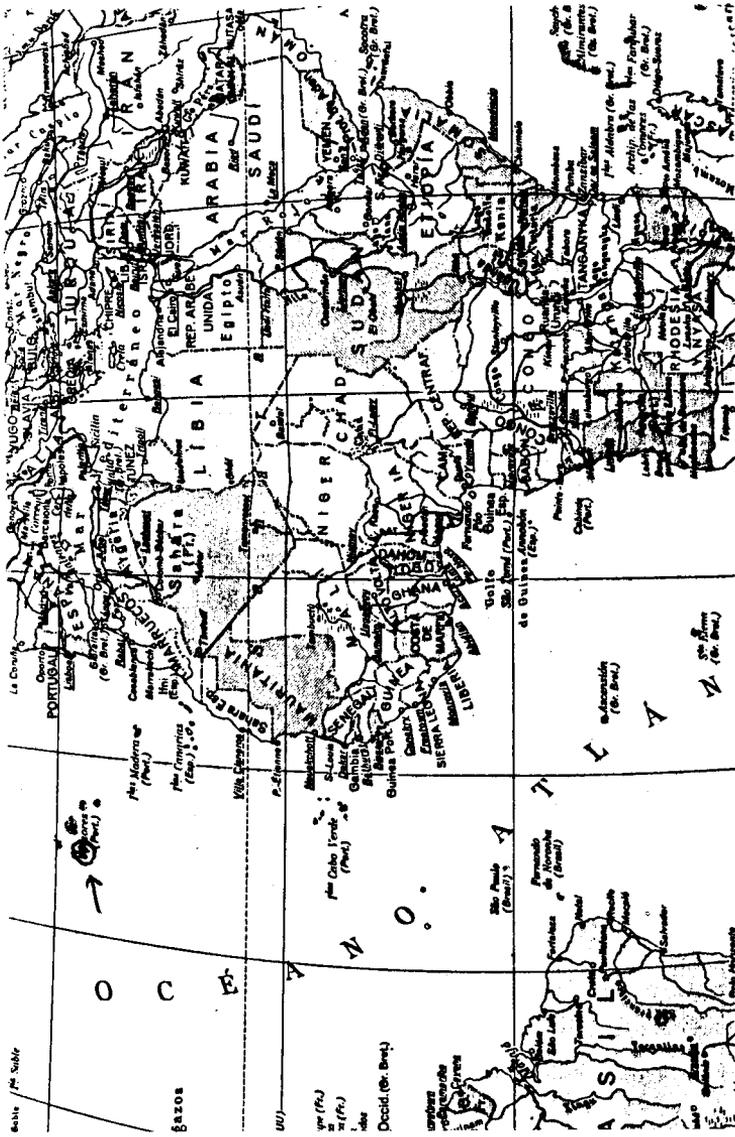


PLANTA DE LA COLONIA EN 1777 (De un mapa de la época)
 REFERENCIAS. — 1, 2, 3, 4, 5, 6, *Baluartes de la Frecha, de S. Juan, de la Bandera, de S. Miguel, de S. Pedro de Alcántara, y de Santa Rita.* 7 *Casa del Gobernador.* 8 *baluarte del Tambor.*
 N. B. *La escala se da en "tozas", antigua medida francesa de longitud (toise) equivalente a unos dos metros.*

Planta da Colónia de Sacramento em 1777



A Banda Oriental em 1801



Posição em que se deu o combate da charrua *Gentil Americana* com um corsário de Artigas

Termo do combate e mais acontecimentos da Charrua *Gentil Americana* comandada pelo Cap.^{am} de Frag.^{ta} Graduado Manuel Mendes a Saber:

«Aos dezoito dias do mes de Setembro de mil oitocentos e vinte e dois, ás nove horas da Manhã na Lat 37° 13' e de Long ao 0 de Londres 30° 57' appareceu pela Manhã hum Bergantim pouco distante desta Charrua e veio fazendo força de vela e chegando-se a tiro de Artilharia inçou a Bandeira e flamula Portuguesa e fazendo diversas involuções para chegar a esta Charrua e depois inçou a Bandeira de Artigas. Rompeu fogo ao 2.º tiro foi o Comandante ferido com uma bala no peito direito e a poucos minutos faleceu e logo ficou o Imediato Primeiro Tenente Pedro José Correia Comandante interino a comandar e a continuar o combate e fogo que se estava fazendo ao ditto Corsário o qual durou por espaço de mais de huma hora; e como o inimigo não tinha tirado vantagem alguma desta Charrua do fogo que nos estava fazendo se pôs em fuga e o dito Comandante interino continuou a persegui-llo e não pode alcançar pelo ditto Corsário ser mais veleiro e continuou a ditto Caça athé às 5 horas e meia da tarde. E como esta Charrua não hera a sua comissão cruzar mas sim a sua direita descarga hera de sahir do porto do Pará carregada de madeiras para o Arsenal Nacional de Marinha de Lisboa e a esta mesma hora das 5 1/2 chamou o Comandante interino os pilotos Primeiro Vicente Ferreira do Valle e Segundo Joaquim Maria e na minha presença com o Escrivão da ditto Charrua lhes foi proposto pelo ditto Comandante interino que a viagem segundo as Ordens hera dirigida ao porto de Lisboa e não a cruzar e que a viagem se atrasava por não hir ao Caminho verdadeiro que ele Comandante interino não largava a Caça sem o parecer dos dittos pilotos e segundo disseram os Gageiros das Gávias a mesma hora que derão parte que mal se via o ditto Corsário; expostas estas razões os dittos pilotos acentarão que se devia largar a Caça e seguir ao seu rumo verdadeiro, e logo virou de bordo e seguiu a sua rota como é costume e o tempo permita, e no dia seguinte dias se não avistava o ditto Corsário de que lavrei o presente termo para constar e comigo Escrivão assinou o Comandante, Primeiro Piloto e o Segundo. Bordo à Vela, 18 de Setembro de 1822.

Vicente Ferreira do Vale
1.º Piloto

Pedro José Correia
1.º Ten Com.^{te} interino

Joaquim Maria
2.º Piloto

An^{to} José ...
Esc.^{am} de Nau



Quadro do combate existente no Museu de Marinha,
pintado por D. Elisa Felismino, em 1959

A Hierarquia Naval

Comunicação apresentada pelo coronel N. Valdez dos Santos à Academia de Marinha em 20 de Junho de 1984.

Aos nossos dias chegaram poucos documentos da Idade Média e, desses, raríssimos são os que se referem à Marinha. Portugal, pela sua geografia e pela sua história, foi uma nação essencialmente marítima mas, só com Fernão Lopes é que os nossos feitos no mar começaram a merecer algum favor a cronistas e historiadores.

Até ao início da segunda dinastia só poucas referências documentais permitem imaginar o que teria sido o esforço marítimo português nos primeiros anos da nacionalidade.

A mais antiga referência feita à nossa marinha de guerra, encontra-se citada (1) pelo comandante Tancredo de Moraes ao referir que, aquando do cerco de Lisboa, «... o rector da galeata regis», ou seja o comandante das galés do rei, foi mortalmente ferido.

Concluiu, o comandante Tancredo de Moraes, «se D. Afonso I tinha um rector de galeata regis é porque dispunha de galés e de gente para as guarnecer».

Também se pode concluir que Rector, palavra genuinamente latina, significando: «o Chefe, o Regente» — e que chegou até aos nossos dias como Reitor — teria sido a primeira designação de comandante dos navios militares portugueses.

Dos finais do séc. XII até meados do séc. XIII chegaram até nós vários forais (2), como os de Lisboa, Coimbra, Santarém, Beja e Estremoz (3),

(1) In *História da Marinha Portuguesa*, pág. 59.

(2) Vid. *Elucidário das Palavras, Termos e Frases. Termo Foral*. Consulte-se, também, o artigo «Forais», de Prof. Almeida e Costa in *Dicionário Histórico de Portugal*, 2.º vol., pág. 279.

(3) Podiam-se, ainda, indicar os forais de Almada, Povos, Alenquer, Montemor-o-Velho, Vila Franca de Xira, Torres Vedras, Odemira, Monforte, Aguiar.

todos datados entre 1179 a 1269, Nestes forais, embora distanciados no tempo uma centena de anos e entre as localidades, centenas de quilómetros, há uma cláusula comum, que se pode traduzir pela seguinte expressão (4):

«Do navio mando que o alcaide, dois espadeleiros, dois proeiros e um petintal, tenham foro de cavaleiros ...»

Para alguns autores, que se debruçaram sobre o estudo de forais, a cláusula referida visava, unicamente, a fomentar o comércio e a distinguir os marítimos de cada navio ou barco (5).

Não se nos afigura que esta ideia seja correcta pois não podemos imaginar a existência de qualquer movimento marítimo ou fluvial em localidades como Beja e Estremoz e que, em cada barco existente em Portugal fossem distinguidos, com foro de cavaleiros, seis membros da sua tripulação (6). Julgamos que, na expressão citada, o vocábulo navio não era empregue na acepção genérica mas sim no sentido de «navios que andavam na armada» (7), ou seja, os navios do rei. Então o monarca distinguiria com o privilégio de cavaleiro, seis homens das terras a que concedera foral e que o serviam no mar.

Mas, dado o fim desta pequena e singela Comunicação, não nos interessa embrenhar no estudo da interpretação dos forais mas, unicamente, focar que, no princípio da nacionalidade, havia os termos de alcaide, espadeleiros, proeiros e petintal, para designar as várias categorias de marítimos.

Alcaide, palavra derivada do árabe, com o significado de «chefe, comandante» teria entrado na terminologia naval portuguesa, talvez por influência espanhola, e, conforme Alexandre Herculano (8), aplicava-se «indistintamente aos casteleiros e até aos capitães de navios, e exprimia-se no latim bárbaro pelo vocábulo pretor».

É possível que no séc. XIII se tivesse tentado afastar da nossa língua a palavra «alcaide» como sinónimo de comandante de navio pois, em

(4) Consulte-se o excelente livro de Maria Alexandre Carbonell Pico intitulado: *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, pág. 431.

(5) *Idem*, pág. 174.

(6) Para uma caracterização sócio-económica do cavaleiro-vilão, veja-se A. H. de Oliveira Marques, «Cavaleiro-vilão», in *Dicionário de História de Portugal*, (dir. Joel Serrão), Porto, 1971, vol. I, pág. 543.

(7) Consulte-se a *ob. cit.*, de M.^a Alexandra Pico, pág. 174.

(8) In *Hist. Portugal*, vol. VIII, pág. 190.

vários forais (9), é substituída pelo vocábulo «pretor». A verdade, porém, é que ainda no tempo de D. Afonso V se utilizava a expressão de «alcaide de galé» e, numa relação dos empregados dos armazéns do Arsenal da Marinha, datada de 1826, consta a designação de «alcaides do mar».

Cabe aqui referir, por mera curiosidade, que nos princípios do séc. xv, o Rei D. João I determinou «que os alcaides das galées tenha cada húa a sua porta pintada húa gallee por serem conhecidos».

É muito possível que as pedras esculpidas com barcos, que ainda hoje se encontram incrustadas em velhos prédios de Lisboa (10), em especial da zona ribeirinha, sejam uma reminiscência da determinação com que D. João I quiz distinguir os seus alcaides de navios.

Depois do alcaide, pretor ou rector, seguia-se, em importância hierárquica, o «espadeleiro», designação que se manteve até finais do séc. xiii (11), embora a função subsistisse por mais dois séculos visto que a barca com que Gil Eanes, em 1435, dobrou o Cabo Bojador, era governada por uma «spadela», montada pela alheta de E. B. (12).

Algumas embarcações, de águas fluviais, eram impulsionadas por longas varas que se faziam apoiar no fundo dos rios. Os homens que as manejavam eram, no dizer de Santa Rosa Viterbo (13), «os proeiros ou ploeiros, ou arraes que governavam as embarcações dirigindo a proa com segurança, e destreza ao lugar destinado».

D. Dinis ainda distinguiu (14), através de uma Carta Régia, datada de 11 de Maio de 1282, os proeiros mas, depois desta data, este termo

(9) Vid. M.^a Alex. Pico, *ob. cit.*, pág. 359.

(10) Consulte-se *Os Portugueses no Mar*, de comandante Quirino da Fonseca, pág. 48 e «Onde as Naus de Pedra nos falam das Descobertas» de Acácio Neves, in *Revista da Armada*, n.º 105, pág. 12.

Podiam-se indicar muitos exemplos de lápides ou pedras com navios, como os existentes em prédios da Calçada da Pampulha, Rua dos Bacalhoeiros, Rua da Boa Vista, Rua Conselheiro Arantes Pedroso, Rua do Terreiro do Trigo, Rua Jardim do Tabaco, Rua do Terreiro do Trigo, Rua do Grilo, Travessa do Forte de Alcântara, Travessa de S. João da Praça, Travessa do Campo de Santa Clara, Calçada de Santa Apolónia, Largo do Corpo Santo, Largo do Terreiro do Trigo, Largo de Santa Bárbara, Miradouro de Santa Luzia, etc., etc.. Nalguns chafarizes também há destas pedras, como o Chafariz d'El-Rei, Chafariz de Dentro, Chafariz da R. da Boa Vista, Bica da Rua Possidónio da Silva, aos Prazeres, etc.

(11) Vid. *Foral de Castro Marim*, de 12 de Maio de 1282, in *Chanc. de D. Dinis*, L.º 1.º fls. v44 na T. do Tombo.

(12) Veja-se o modelo existente no Museu da Marinha de uma barca do tempo de Gil Eanes.

(13) Vid. *Elucidário*.

(14) Vid. *Descobrimientos Portugueses* de Silva Marques, 1.º vol., pág. 17.

não voltou a ser mencionado nos documentos que se conhecem, como cargo de importância, passando, unicamente, para expressão do serviço de bordo das embarcações miúdas, como ainda hoje se usa.

«Petintal» é uma designação que não se sabe qual era o seu significado. Para muitos, a começar por Santa Rosa de Viterbo, petintal «era o carpinteiro da Ribeira, calafate, fabricante de todo o género de embarcações». Para outros seria o carpinteiro-calafate que seguia a bordo, pois há documentos que se referem a carpinteiros-petintais e a calafates-petintais. Contudo pode-se contrapor que há um documento, datado de 1396, que se refere ao carpinteiro, ao calafate e ao petintal, como se fossem três mistéres diferentes. A autora do livro *Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, Maria Alexandra Pico, considera que «se petintal aparece com sentido próprio (hoje ignorado) tal facto não impede que o mesmo acumulasse as funções de calafate e carpinteiro» (15).

«Arrais», palavra de origem árabe, significando «capitão de navio, chefe ou patrão de barcos», teria sido usada desde o início da nacionalidade (16), com o sentido de «mestre ou patrão de uma embarcação de pesca» (17). No entanto há a referir que, nalguns documentos, aparece o termo de «arraís de galé», normalmente precedido da palavra «alcaide», o que nos faz pressupor que, nos navios militares, se tratava de um elemento de categoria inferior à do comandante, talvez o equivalente a mestre. Uma coisa é certa, como Santa Rosa de Viterbo frisou: «o Arrais não era o primeiro oficial ou personagem das reaes galés».

Em todas as embarcações, da Idade Média, havia um mestre mas nem sempre as funções que lhe competiam eram idênticas (18). Inicialmente, talvez remota reminiscência do «comissarium» dos romanos, devia o mestre ocupar-se dos fretes e recebimentos dos preços estipulados. Mais tarde, o mestre, seria o responsável pelo aparelho do navio competindo-lhe, também, dirigir a tripulação, ou seja, desempenhava as funções hoje normalmente atribuídas aos oficiais imediatos.

(15) Consulte-se esta obra, em especial as págs. 204 a 215.

(16) D. Dinis, na *Carta de Confirmação do fforo dos Alcaijdes e arraizes e petintaees das galees*, datada de 6 de Janeiro de 1298, alude que «... os outros Reis que ante mjm fforam » tinham, também, concedido semelhantes privilégios.

(17) Ainda no séc. xvii um Alvará de 17 de Maio de 1657 dispensava aos «Homens do Mar de Riba-Tejo e Costa, mestres, arraes e marinheiros» de servirem nas fronteiras, tendo só que prestar serviço na Marinha.

(18) Consulte-se comandante Morais e Sousa in «Apont. sobre a Organização da Marinha Portuguesa,» publicado nos *Anais do Club Militar Naval*, ano de 1886, pág. 218.

No séc. xv o mestre era o comandante de um pequeno navio de cabotagem ou de longo curso, destinado ao comércio marítimo, devendo-lhe a tripulação a mais restrita obediência, desde o início da viagem até regressar ao porto de partida⁽¹⁹⁾.

O termo «marinheiro» aparece-nos citado, pela primeira vez, numa Carta Régia⁽²⁰⁾ que, uns autores, atribuem a D. Sancho I, outros a D. Sancho II. Fosse quem fosse que a subscreveu a verdade é que o termo revela que, desde muito cedo os marinheiros desfrutavam de notória protecção régia pois o Rei determinava «que ninguém fizesse mal aos seus marinheiros», sob pena de pagar mil morabitanos, quantia bastante avultada para a época. Além disso determinava-se que os «marinheiros del-Rei não sejam almoçatados⁽²¹⁾ e que ninguém tenha poder sobre eles senão o seu Alcaide e o Rei». Estes privilégios manter-se-iam até aos reinados de D. Fernando o qual, nas suas «Cartas de Mercê de Mestres das barcas del-Rei»⁽²²⁾ os distingue dos «grumetes pagos».

O Infante D. Henrique conseguiu obter, para os seus marinheiros, maiores regalias chegando alguns a terem Cartas de Privilégio⁽²³⁾ para «serem escusados das coisas e encargos de que também são isentos os besteiros de cavalo, ainda que el-Rei, a Rainha, os Infantes e seus tios estejam na dita villa»⁽²⁴⁾.

Na classe dos marinheiros havia a distinguir os «marinheiros do conto», criados por D. Dinis a par dos «besteiros do conto» e que, no dizer⁽²⁵⁾ do Comandante Quirino da Fonseca, se destinavam «ao recrutamento da milicia naval»⁽²⁶⁾ e os «marinheiros da vantagem» que, conforme Maria Alexandra Pico⁽²⁷⁾, era a expressão correspondente a piloto.

(19) Vid. J. Cândido Correia in *Memória á cerca das construções e armamentos*, pág. 68.

(20) Consulte-se *ob. cit.*, de Silva Marques, 1.º vol. pág. 5.

(21) Não se encontrou o significado deste termo, nem no *Elucidário*, nem no *Glossário* de R. Bluteau nem em nenhum dos vários dicionários consultados. Veja-se nas *Ordenações Afonsinas*, Título XXVIII, «Dos Almotacees, e cousas que a seus Officios pertencem».

(22) Vid. Silva Marques, *ob. cit.*, 1.º vol., pág. 139.

(23) *Idem*, pág. 469.

(24) *Ibidem*.

(25) Vid. *Os Portugueses no Mar*, pág. 43.

(26) Uma Provisão de 12 de Agosto de 1460 regulava o serviço dos «besteiros do comto e cavallos, tamto per terra como per mar».

(27) *Ob. cit.*, pág. 408.

«Cabedel de galé» teria sido um termo pouco usado pois só se encontraram duas referências (28) a esta posição hierárquica na vida marítima. Possivelmente esta palavra, que nos primórdios da monarquia significava, nas forças de terra, «cabo, caudilho, cabeça, guia» e, mais tarde, capitão, seria usada a bordo, conforme o Regimento do Almirante passado por D. Dinis, como «o guiador de todos aqueles, que vão em guallees, ou navios por fazerem guerra sobre mar».

Segundo a tradição D. Fuas Roupinho teria sido o primeiro almirante português mas não há nenhuma fonte documental que possa apoiar essa lenda e provar a existência de almirantes na fundação de Portugal. Acresce, que as Ordenações Afonsinas são categóricas ao afirmar que Manuel Pessanha foi o primeiro almirante português porém, pode-se contrapor, que um documento datado de 6 de Fevereiro de 1288 alude «... a Domingos Martinz dicto almirante ...» e, dez anos mais tarde, um outro documento, refere-se às atribuições dos almirantes sobre os alcaides, arraizes e petintais.

Um ilustre escritor militar, o General Ferreira Martins, afirmou (29) que D. Dinis teria criado o cargo de almirante-mór (30) em 1307, com a nomeação de Nuno Fernandes Gogominho. Este manter-se-ia no desempenho destas funções até 1317, data da sua morte. Foi, então, substituído pelo genovês Manuel Pessanha, ficando o posto hereditário nos seus legítimos descendentes.

Ao que parece Lancarote Pessanha filho de Manuel Pessanha não era dotado de grandes predicados para exercer as altas funções de almirante (31) e, por isso, o Rei D. Fernando, em data anterior a 1373, criou o posto de «Capitam Moor do mar» que «só governava tudo quanto era relativo aos navios de alto bordo» (32).

As atribuições dos postos de Almirante e de capitão-mór-do-mar estão bem definidas nas Ordenações Afonsinas quando, nos Títulos 54

(28) In *Ordenações Afonsinas*, L.º 1.º, Tit. LIV, págs. 319 e 320.

(29) In *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 1.º vol., pág. 111. Costa e Almeida no *Repert. Remissivo*, págs. 43 a 45, também se refere à «Carta de Lei» de 1 de Fevereiro de 1307, que teria criado o posto de almirante. Contudo, vários historiadores de Marinha refutam esta data.

(30) Vid. Moraes e Sousa, *ob. cit.*, pág. 241.

(31) O mesmo sucederia com o seu substituto D. João Afonso Telo que, pela sua inépcia, provocou o desastre naval de Saltes (17 de Julho de 1381), perdendo D. Fernando todo o seu poder naval.

(32) Vid. *Annaes da Marinha Portuguesa* do almirante I, da Costa Quintela, pág. 32. Consulte-se o «Regimento do Capitam Moor do mar», Tit. LV das *Ordenações Afonsinas*.

e 55 se trata «do que pertence a seu officio», pelo que se torna desnecessário fazer quaisquer comentários.

Com o decorrer dos tempos a designação de almirante foi, paulatinamente, desaparecendo da hierarquia militar naval, suplantada pela ascendência das funções do capitão-mór-do-mar, por vezes também designado por capitão-mór-da-frota ou da Armada ou, então, por capitão-mór.

Um diploma, datado de 22 de Março de 1551, definiu «a competência do General do Mar, denominado capitão-mór-do-mar», o que permite pressupor que o posto de capitão-mór-do-mar passou, desde os meados do séc. XVI, a ter uma nova designação, a de «General do Mar». Porém, com a regência filipina, o General do Mar ou, simplesmente General passou a ter a pomposa designação de «Capitão-General da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano».

Sobre este posto afigura-se-nos conveniente citar, do excelente estudo⁽³³⁾ do então primeiro-tenente Tancredo de Moraes, intitulado: *A Marinha Militar Portuguesa no Século XVIII*, o seguinte período:

O cargo de Capitão General do Mar era muito antigo na marinha portuguesa. Já nos últimos reinados da primeira dinastia ele aparece, confiado sempre a um personagem da mais alta nobreza; as suas atribuições foram pouco a pouco, cerceando as atribuições do Almirante, até que por último — em época indeterminada mas que podemos colocar num dos reinados da dinastia de Aviz — a designação de Almirante deixou de indicar o exercício efectivo de qualquer acção sobre coisas navais, para ser uma dignidade, uma honraria, sem função correspondente ao seu título».

Como corolário das palavras do comandante Tancredo de Moraes pode-se salientar que o título de almirante por duas vezes foi conferido a senhoras⁽³⁴⁾ as quais se designaram por «Senhoras de Almirantado».

⁽³³⁾ Foi publicado na *Revista Militar* do ano de 1926.

⁽³⁴⁾ Caso de D. Maria José Francisca Xavier Baltazar da Gama, nos períodos da sua viuvez de Nuno Teles da Silva e do 5.º Conde de Unhão. Então o cargo de Almirante voltou a ser exercido, interinamente, por seu pai D. Vasco José Luís Baltazar da Gama.

Também foi o caso de D. Eugénia Maria Josefa Xavier Teles de Castro da Gama que, herdando os títulos de 7.ª Marquesa de Nisa, 11.ª Condessa da Vidigueira, 7.ª Condessa de Unhão e de Almirante, foi intitulada Senhora de Almirantado enquanto solteira, até casar com o seu tio Domingos Xavier de Lima, que usou, depois, todos os títulos da mulher, tendo sido o célebre almirante Marquês de Nisa.

Também, por três vezes — e, por coincidência, todas seguidas — a sucessão do título de almirante recaíu em crianças ⁽³⁵⁾, pelo que o cargo foi desempenhado por Lopo de Mendonça Furtado, Conde do Rio Grande ⁽³⁶⁾.

Mas, a partir da época dos descobrimentos, houve a preocupação de fazer reviver o título e as funções de almirante.

Assim, D. Manuel I concedeu a Vasco da Gama, além de outras honrarias, o Almirantado dos Mares da Índia sublinhando, no respectivo diploma de mercê, que «... o fazemos almirante da dita Índia, com todas as honras, preeminências, liberdades, poder, jurisdição, rendas, foros e direitos que com o dito almirantado por direito deve haver e as tem o nosso almirante destes reinos, segundo mais cumpridamente se contém em seu regimento».

Mas, conforme frisou ⁽³⁷⁾ Dantas Pereira: «Parece pois que o posto de Almirante, constituído hereditário pela Carta passada a Micer Pessanha, feneceo em officio meramente honorífico, como era natural, visto que os conhecimentos scientificos não podem ser herdados: também parece que semelhantemente caducou o de Almirante do mar da Índia, privativo da descendencia de Vasco da Gama;».

⁽³⁵⁾ Segundo Óscar Pacheco, em *Almirantes de Portugal*, chamavam-se D. João de Castro, D. Luís Inocêncio e D. António de Castro.

⁽³⁶⁾ O General do Mar, Lopo Furtado de Mendonça, Conde do Rio Grande, nasceu em 1661 e morreu em 1730, tendo servido três reis: D. Afonso VI, D. Pedro II e D. João V. Era filho de Jorge Furtado de Mendonça, célebre general da Armada da Junta do Comércio.

Lopo Furtado de Mendonça foi comandante do Terço da Armada e nomeado almirante em 1702. Porém, dois anos depois foi nomeado general de Batalha tendo passado ao Exército onde permaneceu por 12 anos, regressando à Marinha em 1716, para ir comandar a esquadra que tomou parte na Batalha de Matapan.

⁽³⁷⁾ In «Para a história do grande Marquês de Pombal no concernente à Marinha; sendo a de Guerra o principal objectivo considerado».

Este estudo era para ser publicado nas *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Tomo XII, Parte I e já se encontrava impresso para ser incluído no referido tomo quando Dantas Pereira, por razões políticas, teve que se afastar de Lisboa. Então, na Academia de Ciências foi julgado conveniente destruir todos os exemplares do estudo de Dantas Pereira. Dessa destruição foram salvos ao que parece, duas cópias, as quais foram juntas aos volumes das *Memórias* que hoje se encontram, um na Academia de Ciências outro na Sociedade de Geografia.

No volume existente na Sociedade de Geografia — e de que há uma fotocópia no Arquivo Geral de Marinha — encontra-se a seguinte anotação:

«Esta Memoria impressa em 1832, devia entrar no Tomo XII parte I das *Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa* foi porém supprimida por motivos políticos. Há exemplares em formato de quarto, com tres additamentos, emendas e retoques.»

Pode-se acrescentar, recorrendo às palavras do comandante Tancredo de Moraes, que «a designação de Almirante desapareceu até da hierarquia militar naval, dando-se aos oficiais generais da marinha a mesma designação que tinham os do exército, só com a indicação de que tinham exercício no mar».

No tempo dos reis filipinos, não foi concedido⁽³⁸⁾ nenhum título honorífico de almirante e, na prática, procurou-se fazer reviver este posto mas, directamente subordinado ao capitão-general. Com efeito no Arquivo Histórico Ultramarino⁽³⁹⁾ encontram-se duas petições, uma das quais assinada por Manuel Rebelo da França, em que se solicitava a nomeação para «o cargo de almirante de quatro navios que hão-de ir aos Rios de Cuama»⁽⁴⁰⁾. Também em 1625, sob o comando supremo de D. Francisco de Toledo, reconquistou-se a cidade da Baía, por uma esquadra espanhola e outra portuguesa com 28 e 17 navios. Cada esquadra estava comandada por um capitão-general tendo, no segundo lugar da hierarquia, um almirante que, para os navios portugueses, era D. Francisco de Almeida, comandante do Terço da Armada⁽⁴¹⁾.

Aquando da perda da nossa esquadra⁽⁴²⁾, em fins de Dezembro de 1626, devido a uma terrível tempestade que assolou as costas do norte do país, era o seu comandante o capitão-general D. Manuel de Meneses⁽⁴³⁾, que tinha como seu imediato o Almirante António Moniz Barreto.

⁽³⁸⁾ Vid. Óscar Pacheco em «Almirantes de Portugal», in *Diário de Notícias* de 8 de Julho de 1969, onde afirma que «durante o domínio dos Filipes não há notícia da criação de qualquer Almirante».

Para um melhor esclarecimento consulte-se: *Os Almirantes Pessanha e sua descendência*, de D. José Bernardo de Almeida Pessanha. *O Primeiro Almirante da Marinha Portuguesa*, por comandante S. Mendes in *Revista da Armada*, n.º 98, ano de 1979.

⁽³⁹⁾ Cx. 1 do Fundo de Moçambique, anos de 1608 a 1646, doc. de 10 de Outubro de 1635.

Consulte-se *Documentação Histórica de Moçambique*, de Maria de Lourdes de Freitas Ferraz, pág. 73.

⁽⁴⁰⁾ Vid. *Documentação Histórica de Moçambique*, pág. 73.

⁽⁴¹⁾ Afigura-se-nos que o Troço da Armada foi criado em 1612, face à execução, em Portugal, das Ordenanças Militares de 1611.

Consulte-se o estudo do almirante A. Botelho de Sousa intitulado *Perda e Restauração da Baía, 1624-1625*, publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1916.

⁽⁴²⁾ Para muitos autores a perda desta esquadra e mais de dois mil homens, entre os quais estavam experimentados pilotos, mestres e marinheiros, foi o início da decadência da nossa Marinha.

⁽⁴³⁾ D. Manuel de Meneses salvou-se miraculosamente mas, o desgosto da perda da sua Armada e das numerosas vidas dos seus marinheiros, provocou-lhe a morte, pouco tempo depois.

Mau grado as nossas galés já estarem desarmadas e a maior parte das suas guarnições terem sido enviadas para Espanha, o Rei Filipe III concedeu a D. Jorge de Castro e depois a D. Afonso de Lencastre — dois fidalgos portugueses radicados em Lisboa — o título honorífico de General das Galés (44).

D. João IV concedeu alguns títulos de almirante mas estes ocupavam um segundo lugar na hierarquia naval, isto é, seguiam-se ao capitão-general-da-armada de alto bordo ou ao general-dos-galeões de alto bordo do Estado da Índia, consoante pertencessem ao Almirantado do Oceano Atlântico (Mar Lusitano) ou ao Almirantado do Oceano Pacífico (Mar das Índias) sendo, normalmente, designados por «Generais do Mar» (45).

Podem-se citar, como exemplos António Teles de Meneses que, em 1646, como capitão-general da esquadra de socorro à Baía tinha por seu almirante o mestre-de-campo-general Luís da Silva Teles ou, ainda, o Conde de Castelo Melhor que, em 1649 comandou a primeira frota da Companhia Geral de Comércio (46) que tinha como almirante Pedro Jacques de Magalhães.

Todas as Armadas que seguiam para a Índia eram superiormente comandadas por um capitão-mór nomeado pelo Rei mas, quando isso não acontecesse ou quando, por acaso, se juntassem nalgum porto dois ou mais navios, de guerra ou mercantes, conforme um alvará datado de 17 de Novembro de 1621, «... os Mestres e Pilotos dos taes navios que estivessem para partir, como se declara, elegerão entre si um, para que vá por Capitão-mór delles — e sendo os votos iguais nas eleições lançarão sortes, e o que nellas sahir ficará eleito por Capitão-mór de toda a Frota ...».

(44) Caso também de D. Luís de Portugal, nomeado almirante do Reino e de D. Jorge de Melo como general das Galés.

O Decreto de 22 de Março de 1651 regulava as atribuições e competências entre o general das Galés ou capitão-mór e o Conselho da Fazenda, conforme indicação de C. Almeida in *Repert Remissivo*, pág. 342.

(45) Como *Generais do Mar* que se notabilizaram na época brigantina, salientam-se Salvador Correia de Sá e Benevides, Pedro Jacques de Magalhães e Henrique Jacques de Magalhães, além do já citado, a nota (36), Lopo Furtado de Mendonça.

Consulte-se o interessante artigo do Comandante Henrique da Fonseca intitulado «Os Generais do Mar», publicado na *Revista da Armada*, n.º 98, ano de 1979.

(46) Esta frota, com 66 navios mercantes escoltados por 18 navios de guerra, partiu de Lisboa para a Baía em 4 de Dezembro de 1649. Pelo seu interesse para o estudo da Companhia do Comércio para o Brasil, sugere-se a leitura dos códices da *Colecção Pombalina*, n.º 495 fls. 45 e 526 fis 23, dos Reservados da Biblioteca Nacional.

A bordo de cada uma das naus da carreira da Índia todos os tripulantes estavam agrupados em duas bordadas, a de vante e a de ré, havendo uma separação nítida entre os que desempenhavam funções náuticas e os de misteres profissionais. Como curiosidade cita-se que ao mestre competiam as obras de ré e ao contra-mestre as de vante e, por princípio, não passavam além do través do navio nem, por norma e por maior que fosse a viagem, se falavam, só se cumprimentavam quando assistiam às missas celebradas na tolda.

Em todos os navios seguia determinado número de soldados e de artilheiros os quais, segundo nos parece, eram designados por «Praças de Viagem»,

Eram elementos independentes da tripulação e, só para efeitos de disciplina, dependiam do capitão do navio.

Os bombardeiros ou artilheiros em tudo eram chefiados pelo Condestável e, fora o serviço de artilharia, só eram obrigados, em caso de tempestade, a «alar as escotas da vela grande» e, quando houvesse «água aberta, a tocar as picotas das bombas», o que aliás era obrigação para todos que estivessem a bordo.

Os soldados tinham, como única missão, a defesa do navio, dependendo, para o efeito, dos seus Cabos, ou seja, dos seus chefes hierárquicos do Exército.

Porém, com o decorrer dos tempos, houve necessidade de aumentar o número de defensores fixando o «Regimento para a navegação de náos da carreira da Índia», datado de 18 de Fevereiro de 1604, em 25 soldados-mosqueteiros e encarregando «... o Capitão-mór, e Capitães de cada uma das ditas náos que, tanto que sahirem desta barra, repartam os ditos arcabuzes, e mosquetes, com os Soldados, que lhe parecer que melhor o farão; e lhes darão sua munição, e polvora, e repartindo-os em esquadras, nomeando-lhes seus Cabos, que os exercitem, para o que acontecer na dita viagem.»

Assim, afigura-se-nos, que os Capitães dos navios passaram a ter, além das suas funções náuticas, as de guerra, com o comando de toda a tripulação, quer fosse a gente do mar para a manobra, quer a gente de guerra para combater, passando a ser designados por «Capitães de Mar, e Guerra» (47).

(47) Vid. comandante Tancredo de Moraes, *ob. cit.*, pág. 679.

No entanto o almirante Celestino Soares na sua obra *Bosquejo das Possessões Portuguesas no Oriente*, pág. 134, nota (1), referindo-se à Marinha de Goa e com base num ofício de 23 de Janeiro de 1735, tem o seguinte comentário:

«O posto de Capitão de Mar e Guerra — no dizer⁽⁴⁸⁾ de António do Couto — he de grande autoridade, manda absolutamente no seu Navio, e he o mesmo que Governador de huma Praça, e nelle se nam deve obrar cousa sem a sua vontade».

Um velho e interessante códice existente na Biblioteca do Palácio da Ajuda⁽⁴⁹⁾ — infelizmente sem data mas com letra que parece ser da segunda metade do séc. XVIII — afirma que: «O Capp.am de mar e Guerra deve ser sciente, valerozo, robusto, sofredor de trabalho, vigilante, afavel, rigurozo, cortez, Liberal, e sobre tudo bom Christão.»

Afigura-se-nos que o posto de capitão-de-mar-e-guerra teria surgido nos princípios do séc. XVII no entanto o documento mais antigo que se encontrou⁽⁵⁰⁾ referindo-se taxativamente a este posto, dizia respeito a D. Nuno de Sotomaior, que fora obrigado a arribar quando fazia parte da Armada que, em Abril de 1617, partira para a Índia⁽⁵¹⁾.

Sensivelmente da mesma época, isto é, datando de 1631, há no Arquivo Histórico Ultramarino⁽⁵²⁾, uma petição do capitão-de-mar-e-guerra Francisco Ribeiro Sodré em que se refere a D. Afonso de Meneses, oficial com o mesmo posto. Também se conhece⁽⁵³⁾ uma petição do capitão-de-mar-e-guerra Manuel Rebelo da França e pode-se, ainda, indicar que em 1644 Pedro Lemos Botelho, designado como capitão-de-marinha ou capitão-de-mar-e-guerra⁽⁵⁴⁾, solicitou ao rei várias mercês para si, sua

«A denominação de Capitão de Mar e Guerra, não corresponde a um grão permanente e de serviço effectivo na Armada, mas sim a uma comissão exercida por um Official do Exército».

Consulte-se, pelo seu interesse a obra do almirante Celestino Soares acima referida, págs. 134 a 138.

(48) Consulte-se *Memórias Militares* de António do Couto de Castello Branco, pág. 145.

(49) Tem a cota 46 — VIII — 26. Na folha de rosto consta o nome «D. Luís da Cunha». Estes apontamentos intitulam-se: «Compendio do que pertense a & obrigação de hum Capp.^om de Mar e Guerra». Pelo seu extraordinário interesse sugere-se a sua consulta.

(50) Datado de 5 de Novembro de 1617, encontra-se na Cx. 1 do Fundo de Moçambique do Arquivo Histórico Ultramarino e está referido por Maria de Lourdes Freitas Ferraz a pág. 23 da *Documentação Histórica de Moçambique*.

(51) Esta armada, que largou do Tejo em 21 de Abril era composta pelas naus *Nossa Senhora da Penha de França*, onde ia o Vice-Rei D. João Coutinho, *Nossa Senhora da Guia*, *Santo António* e *Nossa Senhora do Cabo*, pela urca *Cisne Branco* e pelo patacho *Nossa Senhora da Candelaria*, onde ia D. Nuno Sotomaior.

(52) Vid. *Documentação Histórica de Moçambique*, pág. 42.

(53) *Idem*, pág. 69.

(54) Vid. *Documentação Histórica de Moçambique*, págs. 106, 110.

mulher e filha, o que certamente não faria se as suas funções não estivessem oficializadas.

A partir de meados do séc. xvii passam a ser relativamente frequentes as referências ao posto de capitão-de-mar-e-guerra mas há uma Consulta do Conselho Ultramarino, datada de 7 de Outubro de 1677 ⁽⁵⁵⁾ que merece ser salientada. Trata-se de uma petição colectiva dos capitães-de-mar-e-guerra dos navios que iam para a Índia, em que pediam ao rei que lhes fossem atribuídos, para seu serviço particular durante a viagem, um marinheiro, um grumete e seis homens de armas. Face a uma certidão passada pelos oficiais da Casa da Índia e Mina assegurando «ser uso antigo dar-se essa regalia» o pedido foi deferido ⁽⁵⁶⁾.

As atribuições dos capitães-de-mar-e-guerra foram minuciosamente descritas ⁽⁵⁷⁾ por António do Couto de Castello Branco — que foi um distinto oficial de Marinha e teve a patente de capitão-de-mar-e-guerra — e estão devidamente regulamentadas pelos Regimentos de 31 de Março de 1722 ⁽⁵⁸⁾ e 24 de Março de 1736 ⁽⁵⁹⁾, tendo sido este último designado, na época, por Regimento das Fragatas ou Regimento da Boa Ordem ⁽⁶⁰⁾,

Os capitães-de-mar-e-guerra tinham, como adjuntos, os capitães-tenentes ⁽⁶¹⁾, posto que teria surgido dos «Capitães de Infantaria» com exercício de «Capitão-tenente do Mar».

Ao que parece era muito comum, no séc. xvii, recorrer aos oficiais de infantaria ⁽⁶²⁾ para exercerem as funções de oficiais do mar e, segundo

⁽⁵⁵⁾ *Idem*, págs. 190 e 212.

⁽⁵⁶⁾ *O Regimento dos Armazens* (Cap. XI § 2 do Reg. do Provedor), datado de 1674, faz pressupor a existência de um capitão-de-mar-e-guerra. Uma consulta do Conselho Ultramarino refere-se à nomeação de pessoas para o posto de capitão-de-mar-e-guerra da charrua *Nossa Senhora da Visitação*. Pode-se, ainda, referir que um Alvará datado de 25 de Janeiro de 1692, alude à atribuição da Patente de Mar-e-Guerra, a qual poderia ser retirada em determinadas circunstâncias.

⁽⁵⁷⁾ In *Memórias Militares*, Tit. XIV, pág. 145.

⁽⁵⁸⁾ Vid. «Código n.º 185» da *Colecção Pombalina*, da Biblioteca Nacional, Reservados, intitulado: «Regimento do Capitão de Mar e Guerra e mais officiaes das Fragatas da Coroa» que, pelo seu grande interesse, se sugere a sua leitura.

⁽⁵⁹⁾ Vid., no anteriormente citado «Código n.º 185» da *Colecção Pombalina*, da Biblioteca Nacional, o «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra em Segundo nas Naus de Estado, e dos Capitães de Infantaria com exercício de Capitães Tenentes, e dos Tenentes e Alferez que embarcassem nas mesmas» e que também se aconselha a sua consulta.

⁽⁶⁰⁾ Este diploma declarava «que os Capitães de Mar e Guerra têm assento em toda a parte igual aos Coroneis de infantaria».

⁽⁶¹⁾ Consultem-se os códigos citados nas notas ⁽⁵⁸⁾ e ⁽⁵⁹⁾.

⁽⁶²⁾ Vid. o citado «Código n.º 185», da Biblioteca Nacional.

as palavras⁽⁶³⁾ de António do Couto, «o serviço de mar se faz com a infantaria, especialmente entre os Portugueses».

Aliás o Regimento de 24 de Março de 1736⁽⁶⁴⁾ especificava que os capitães de infantaria deviam «frequentar uma Aula Nautica quando estivessem em terra e andando embarcados tomarão o sol, farão a sua derrota, e o seu assento para o que se instruirão com os pilotos»⁽⁶⁵⁾.

Conforme referiu António do Couto⁽⁶⁶⁾ este posto subdividia-se em primeiro-capitão-tenente e segundo-capitão-tenente e as suas funções a bordo eram, praticamente, as correspondentes às dos actuais oficiais subalternos sendo, contudo, considerados superiores aos «Capitães de Infantaria, sem se attender a antiguidade».

Nas suas *Memórias Militares*, António do Couto, no capítulo respeitante aos «postos que ha no Mar e suas obrigaçoens»⁽⁶⁷⁾ refere-se aos sargentos-de-mar-e-guerra os quais, segundo as suas palavras, teriam de «assistir ao pe do Capitam de Mar e Guerra, e levar as ordens que lhes der», além de desempenhar diversas funções, normalmente atribuídas aos mestres dos navios.

Em nenhum dos documentos da época consultados se encontrou qualquer referência a este posto mas, face ao testemunho de António do Couto, aliás corroborado pela opinião de um outro distinto oficial de marinha, o capitão-de-mar-e-guerra Dantas Pereira⁽⁶⁸⁾, temos que admitir a existência dos sargentos-de-mar-e-guerra no séc. XVII, como título honorífico dado a sargentos que desempenhavam funções especiais a bordo.

Um interessante códice da Biblioteca Nacional⁽⁶⁹⁾, não datado mas de letra, provavelmente, da 2.^a metade do séc. XVIII, contém as «Instroçoens para o Sargento de Mar e Guerra». Segundo o Artigo 1.^o deste manuscrito, o posto de sargento-de-mar-e-guerra ficava imediatamente abaixo de guarda-marinha mas, no art. 36.^o, que relacionava os postos do navio, era colocado numa posição inferior à de Mestre.

⁽⁶³⁾ In *Memórias Militares*, pág. 240.

⁽⁶⁴⁾ Veja-se o «Regimento» citado na nota⁽⁶²⁾. O Tit. 139.^o das *Ordenanças Militares* de 1643 determinava que se ensinasse «náutica» nas artes militares.

⁽⁶⁵⁾ Para um melhor esclarecimento consulte-se: *O Perfeito Capitão — Máximas Militares*, de António Nunes da Veiga, Lisboa, 1709 e *O Capitão de Infantaria Português*, de coronel André Ribeiro Coutinho, Lisboa, 1751.

⁽⁶⁶⁾ In *Memórias Militares*, Trat. XIV, dos postos que há no Mar», pág. 144.

⁽⁶⁷⁾ *Ob. cit.*, Tr. XIV § 1.^o

⁽⁶⁸⁾ In «Para a Hist. do Grande Marquês de Pombal no Concernente à Marinha, sendo a de Guerra o Principal Objecto Considerado», pág. 25.

⁽⁶⁹⁾ Códice n.^o 40 da *Colecção Pombalina*, Reservados da Biblioteca Nacional.

Esta aparente contradição não nos parece que fosse devida a qualquer lapso de redacção pois, através dos livros⁽⁷⁰⁾ de *Registo Geral da Marinha*, existentes no Arquivo Geral de Marinha, pode-se constatar que os sargentos-de-mar-e-guerra podiam usar espada, prerrogativa de oficiais, mas também podiam ser postos a ferros, como qualquer marinhheiro.

Foi só por Decreto de 10 de Junho de 1763 que se criou, oficialmente, o posto de sargento-de-mar-e-guerra mas, por Decreto de 2 de Maio de 1802, este posto foi extinto no-Rio de Janeiro. Contudo, seis anos mais tarde, volta-se a decretar para que «a classe de Sargentos de Mar e Guerra seja extinta na Armada do Rio de Janeiro», mas só em fins de 1813, «os Sargentos de Mar e Guerra são extintos em todo o Portugal, por se considerar um posto inútil e dispendioso no corpo da Armada Real»⁽⁷¹⁾.

Segundo as Ordenanças Militares de 1643, os cargos de Mestre de Campo eram desempenhados por «pessoas de grande aprovação, e q'ajam servido douze anos na guerra». ⁽⁷²⁾ Quando embarcados com as suas tropas nalguma Armada-tinham a designação de Mestres de Campo do Mar e somente ficavam subordinados ao general, para quem teriam que ter «todas as correspondencias, e primores q se lhe devè».

As suas funções a bordo eram restritas e António do Couto limita-se a indicar que «Os Mestres de Campo embarcados, governam aos Capiteas de Mar e Guerra, e aos mais postos subalternos. Quando nam ha posto mayor, tem o governo da Esquadra ...»⁽⁷³⁾.

Dantas Pereira, na relação das classes que havia no Corpo da Armada Real no ano de 1700⁽⁷⁴⁾, não se refere aos Mestres de Campo do Mar, o que faz pressupor o seu desaparecimento tanto mais que, em seu lugar, indica os Coroneis do Mar.

Contudo, só num Decreto de Novembro de 1768 se encontrou a primeira referência oficializada a este posto: que «aos Coroneis do Mar competem as mesmas honras e gradaçoens de Brigadeiros de Infantaria». Numa relação de 1782 indica-se que, na ocasião, só existiam cinco

(70) Citação do comandante Tancredo de Moraes, *ob. cit.*, pág. 680.

(71) Vid. Costa Almeida *A Sinopse da Legislação sobre Sargentos de Mar e Guerra*.

(72) *As Ordenanças Militares* de 1611-1633, são muito mais rigorosas nas «Calidades com q se ham de consultar os mestres de Campo».

(73) «Mestre-de-Campo-General» era o cargo e depois o posto que correspondia ao actual Chefe do Estado-Maior o que, possivelmente, sucedia com o Mestre de Campo do Mar.

(74) Vid. Dantas Pereira, *ob. cit.*, pág. 25.

Coroneis do Mar e, poucos anos depois, em 1789, um Decreto publicado no dia 16 de Dezembro, extinguiu este posto.

É possível que o posto de Coronel do Mar fosse meramente honorífico porquanto, em 1754, D. João da Bemposta embarcou como voluntário na fragata *Nossa Senhora da Arrábida* e, um ano mais tarde, foi promovido a Coronel do Mar e nomeado comandante da esquadra de guarda-costa ⁽⁷⁵⁾.

Salienta-se que o posto máximo da Marinha era, na ocasião, o de general da Armada Real, também designado por almirante da Armada, com a patente de capitão-general, e que, no dizer de António do Couto, mandava «... em Chefe a todas as Esquadras, e frotas, e aos Generaes, e Almirantes dellas, e a todos os mais Cabos, e Officiaes, e por isso deve ser pessoa de distinçam, na capacidade, e calidade».

Recuando no tempo, até ao ano de 1736, temos que salientar que, por Alvará de 28 de Julho, foi criada a Secretaria do Estado de Marinha e Conquistas, com o único fim de centralizar ⁽⁷⁶⁾ a direcção dos negócios de Marinha e Ultramar. Na dependência do Secretário de Estado da Marinha e Conquistas, no tocante à parte de Marinha, estavam dois altos funcionários: o capitão-general da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano e o Vedor da Fazenda ⁽⁷⁷⁾, o primeiro com a jurisdição militar e o segundo com a parte política ⁽⁷⁸⁾.

No Arquivo Histórico Militar encontra-se uma cópia manuscrita

⁽⁷⁵⁾ Na ocasião escreveu um «Regimento que o senhor Dom Joam, Coronel do Mar, manda observar aos Capitães de mar e guerra da esquadra de Sua Magestade que este presente anno sai de guarda costa». Este Regimento foi impresso em Lisboa em 1755 e sendo hoje uma obra muito rara. Na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra e na Biblioteca do Exército, Secção da Livraria dos Paulistas existem exemplares deste Regimento que, pelo seu interesse, também se aconselha a sua leitura.

⁽⁷⁶⁾ Frisa-se que Portugal foi a primeira Nação a estabelecer uma Secretaria de Estado, ou seja, um Ministério para os assuntos de Marinha e Ultramar. Este exemplo foi, pouco depois, seguido por outros países.

⁽⁷⁷⁾ O comandante Tancredo de Moraes, na obra anteriormente citada, a pág. 410, indica: «Duas grandes divisões ou antes dois altos funcionários tinham a seu cargo todos os serviços navais: o capitão-general da Armada Real e dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, e o Provedor dos Armazens.

O primeiro exercia o comando de todas as forças navais, tinha pois o exercício da função militar do Ministério da Marinha; o segundo dirigia todos os serviços que se relacionam com a marinha mas que não tinham propriamente carácter militar». No entanto os documentos da época que se encontram na 1.ª Div. 9.ª Sec.; Cx. 1 doc. 39 do Arq. Hist. Militar referem-se só ao Vedor da Fazenda «antigo cargo da administração régia, equivalente a ministro das finanças» (definição da *Enc. Luso-Brasileira*, vol. XXXIV, pág. 408.

⁽⁷⁸⁾ Comandante Tancredo de Moraes, *ob. cit.*, pág. 410.

do que se diz ser o Decreto de 23 de Julho de 1757⁽⁷⁹⁾, no qual se especificam as duas jurisdições, definindo bem quais as atribuições do capitão-general da Armada, funções que foram confiadas a D. João da Bemposta. Este, verdadeiro homem do mar⁽⁸⁰⁾ dedicou o melhor da sua inteligência e zelo aos serviços da Marinha e sua organização, sendo muito cioso das suas prerrogativas⁽⁸¹⁾.

Mas, em Outubro de 1780, morreu D. João da Bemposta e, ao que nos parece, logo o Védor da Fazenda quiz retomar antigos privilégios de direcção no serviço de Marinha, tanto mais que fora «Cap.^{am} de Mar e Guerra e Co.^{el} do Mar, em cujos postos Embarcou satisfazendo com acerto as suas obrigaçoens»⁽⁸²⁾.

Levantou-se, então, o problema de quem deveria substituir o capitão-general na sua ausência, quer temporária quer definitiva, se um seu subordinado, a quem fosse atribuído o título de tenente-general, ou se o-Védor da Fazenda.

No Arquivo Histórico Militar encontra-se⁽⁸³⁾ o processo respeitante a esta questão e que, a nosso ver, teria levado à criação de um novo posto na Armada⁽⁸⁴⁾, o de tenente-general, também de título honorífico, pois só seria, oficialmente, criado pelo Decreto de 16 de Fevereiro de 1789.

(79) No Arq. Hist. Militar, na 1.^a Div. 9.^a Sec.; Cx. 3 doc. 39 existe um documento manuscrito que se nos afigura ter sido o projecto deste decreto, que nunca vimos publicado. O comandante Tancredo de Moraes, na *ob. cit.*, pág. 410, afirma: «Não está publicado o Regimento que descreva as funções atribuídas a este cargo; ou pelo menos não o conheço». O comandante H. Fonseca, no estudo já citado sobre D. João da Bemposta refere que: «De salientar que o decreto que instituiu o posto de capitão-general da Armada previa a criação de outros postos, o que, de facto, veio a acontecer alguns anos mais tarde», o que faz pressupor que tivesse consultado o diploma em questão, ou lido a versão apresentada por Dantas Pereira na obra anteriormente citada.

(80) Leia-se o interessante estudo do comandante Henrique da Fonseca, anteriormente citado. Para um melhor esclarecimento consulte-se, na Biblioteca Nacional, Secção de Reservados, os «Códices n.º 15 e 16» Registo das Ordens do Cap.^{am} General da Armada.

(81) Basta consultar os *Registos Gerais de Marinha* do seu tempo, existentes no Arquivo Geral de Marinha, para se ajuizar do seu interesse por todos os assuntos e serviços respeitantes à Marinha.

(82) Consulte-se o já citado processo da 1.^a Div. 9.^a Sec.; Cx. 3 doc. 39 do Arq. Hist. Militar.

(83) Processo anteriormente citado.

(84) Nos princípios do sec. xvii existia o posto de tenente-general de Cavalaria surgindo, depois o de tenente-general de Artilharia e, nos finais das campanhas da Restauração, para todo o Exército, o posto de tenente-general, imediatamente abaixo de capitão-general. Vid. Cap. Gastão de Melo de Matos, *ob. cit.*

Em Fevereiro de 1782 foi nomeado para o cargo de capitão-general da Armada o Marquês de Angeja, D. Pedro José de Noronha e Camões. A sua biografia militar pode-se considerar estranha e merece ser referida: aos 13 anos era simples soldado num Regimento da Província do Minho onde, 19 anos mais tarde, chegou ao posto de capitão. Depois de dez anos ao serviço da corte foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra e, no ano seguinte, a coronel-do-mar, sem nunca ter embarcado. Voltou, depois, ao Exército onde foi promovido a sargento-mór de Batalha e a tenente-general.

Por isso não é de admirar que não tivesse grandes motivações para o mar e para o serviço de Marinha (85).

Com a sua morte, ocorrida em 1788, acabou, por não provimento, o posto de capitão-general da Armada e, pouco depois, o Decreto de 22 de Fevereiro de 1797 determinou que fosse suprimido «... para o futuro a denominação de Tenentes Generaes no Real Corpo da Marinha» (86).

Em Julho de 1761 surge, na Armada, um novo posto, com a publicação de um decreto onde constava: «... considerando o muito que convém ao regular serviço da Marinha que nella haja educação de Officiaes que se fação dignos pela sua instrução e prestimo de subirem aos postos e de nelles cumprirem as suas obrigaçoens: Hei por bem criar por ora vinte e quatro Guardas-Marinhas que terão a graduação de Alferes de Infantaria e os mesmos soldos».

Porém, mau grado todas as esperanças postas nesta classe de oficiais, os Guardas-Marinhas foram extintos, por Decreto de 9 de Julho de 1774, dado a «pouca applicação e aproveitamento que tem mostrado no exercício de seus empregos. Em contra-partida surgia uma nova classe constituída por «... hum voluntariado para rapazes de 12 a 16 anos ... que vão servir nas fragatas com rações de grumetes» (87).

(85) Para prova desta afirmação consultem-se, no Arq. Geral de Marinha, os livros do *Registo Geral de Marinha* e comparem-se com os do tempo de D. João da Bemposta.

(86) Pelo seu interesse transcreve-se o citado decreto:

«Ordeno que daqui em deante os Tenentes Generaes da Minha Real Armada sejam denominados Vice-Almirantes e conservem o mesmo Soldo, Honras, e Prerrogativas dos Tenentes Generaes; e que os Almirantes tenham o Soldo, Honras, e Prerrogativas, que antes havia estabelecido para os Vice-Almirantes, suprimindo para o futuro a denominação de Tenentes Generaes no Real Corpo da Marinha: o que o Meu Conselho mandará publicar, e para executar. Palacio de Queluz vinte e dois de Fevereiro de mil setecentos e noventa e sete».

(87) Não podemos deixar de referir que um dos mais distintos oficiais de Marinha de outrora, o almirante Marquês de Niza foi um dos «voluntários» que, com 15 anos

A Rainha D. Maria I, pouco tempo depois de ter subido ao trono, por Decreto de 14 de Dezembro de 1782, não só restabeleceu o posto de guarda-marinha como também criou um outro, o de aspirante-a-guarda-marinha.

Pode-se indicar, por mera curiosidade, que o posto de aspirante estava equiparado a cadete do Exército e, como tal, «os aspirantes estavam isentos de trazerem bigodes» (88).

A classe de Voluntários — que fora extinta em 1782 e restabelecida por Alvará de 20 de Maio de 1796 (89) — quase que se podia equiparar à dos actuais oficiais milicianos. Com efeito os Voluntários poderiam, se tivessem prestado «provas de capacidade, e Genio para a vida do Mar», serem promovidos a segundo-tenentes da Armada Real e habilitarem-se para «Officiaes de honra».

de idade, embarcou na nau *Nossa Senhora do Pilar*. Veja-se a nota (34) e consulte-se: «Serviços militares e políticos do Marquês de Niza» de comandante J. Anselmo de Mata Oliveira in *Anais do Clube Militar Naval*, ano de 1917; e «Almirantes Célebres. O Marquês de Nisa» de comandante H. da Fonseca, in *Revista da Armada*, ano de 1977.

(88) Uma determinação do marechal Saldanha, datada de 22 de Setembro de 1852, regulamentava o talhe de barba «... que só por tolerância ou extraordinárias considerações, poderia deixar de vigorar...» Segundo essa determinação: «todos os Officiais, Sargentos, Cabos e Soldados dos Corpos de Engenheiros, Artilharia e Infantaria usarão somente de bigode».

O Regulamento Geral do Serviço do Exército, promulgado por Decreto de 6 de Junho de 1914 e só recentemente em parte alterado, por Decreto-Lei n.º 518/80 de 5 de Novembro continua, na 2.ª Parte, 5.ª Sec., a seguinte disposição: «Art. 159.º — Os officiaes e praças de pré conservação sempre o bigode ...».

O posto de aspirante, só existente no Corpo de Alunos da Escola Naval, desapareceu em 1936 para a classe de Marinha, subsistindo até 1937, como «aspirantes de 1.ª classe» nos cursos de maquinistas navais e de administração naval. Voltou a surgir em 1966, com o *Estatuto do Oficial da Armada* mas, efectivamente, só voltou a ser criado por Decreto-Lei n.º 489/70 de 21 de Outubro.

(89) Do referido *Alvará* transcreve-se o seguinte:

«... Que todos os referidos Discipulos (da Real Academia de Marinha), que tiverem completado o Curso inteiro de Mathematica, apresentando as attestações determinadas nos Estatutos della; Me possam requerer pelo Meu Conselho de Almirantado, para serem accites nas Náus, e Fragatas da Minha Armada Real, debaixo da denominação de Voluntários da Real Academia de Marinha, com os vencimentos de Soldos, e Comedorias, que lhe devem competir durante os Embarques ...».

Costa Almeida, a pág. 658 da *ob. cit.*, data este Alvará, certamente por lapso, de 21 de Março de 1796.

Ao que parece a classe dos guardas-marinha, aspirantes e voluntários não era muito favorecida ⁽⁹⁰⁾ pois, quando embarcados, não tinham assento à mesa dos oficiais onde, ao jantar, não podia haver mais de cinco espécies de prato e, à ceia, somente três ⁽⁹¹⁾. Os jovens e futuros oficiais da Armada venciam, unicamente, «a ração de porão, como toda a mais equipagem,

⁽⁹⁰⁾ O comandante Tancredo de Moraes, no seu já muito citado estudo sobre *A Marinha Militar Portuguesa no Século XVIII*. (pág. 696) refere-se a uma carta datada de 30 de Junho de 1790, do Ministro Martinho de Melo e Castro para o Tenente General da Marinha Conde de S. Vicente que, pelo seu interesse, se transcreve:

«S. M. ordena que a mesa de V. Ex.^a a bordo da fragata do seu comando, pelo que respeita à qualidade da comida, não conste mais do que cinco pratos ao jantar; isto é, sopa, vaca, arroz, assado e guisado, ou prato de meio; quanto porém à quantidade os mesmos pratos se poderão aumentar conforme o número de pessoas que comerem à mesa de V. Ex.^a; a sobremesa constará de algum doce, fruta seca, biscoitos, queijo e manteiga: e à ceia, quanto à qualidade não será mais que de três pratos, um de legumes, outro de assado, e outro de galinha ou pato, ou carneiro com arroz, ou outra coisa semelhante, e quanto à quantidade ou sobremesa, o mesmo que acima fica indicado. Proibe S. M. absolutamente que V. Ex.^a leve a seu bordo gado vacum, e os guardas-marinhas, aspirantes e voluntários aspirantes vencerão ração do purão, como toda a mais equipagem, excepto no vinho, que somente lhes acordará meia ração a cada um».

⁽⁹¹⁾ Salienta-se que não era só na Marinha que existia uma opulenta mesa. Segundo um Decreto de 2 de Abril de 1762.

«à meza dos Generaes, assim na Campanha, como nos Quarteis» ... não poderá haver nem mais de vinte pessoas, nem mais de huma coberta de vinte pratos sorteados da cozinha; e outra coberta respectiva de fruta, e de doce; nem peça alguma de prata, que não sejam colheres, garfos, facas, e cafeteiras; nem louça alguma da China ...»:

Para os restantes oficiais, segundo o mesmo decreto a ementa era bastante (?) frugal:

«... hum prato de sopa, outro de cozido, outro de assado, e outro de guizado, pelo que toca à cozinha; e outros quatro pratos de doce, fruta, e queijo, pelo que pertence á copa».

Um Decreto de 20 de Abril de 1754, determinava que os capitães:

«... Entrando de guarda não podem dar mesa a outras pessoas, que não sejam o Tenente ou Alferes da sua Companhia, parecendo-lhes; com os quais não poderão contudo exceder duma sopa, um prato de cozido, outro de assado, um prato de doce seco, e outro de fruta, servidos por uma vez somente; sem que nas referidas mesas se possa usar de baixela, ou prata, exceptuando colheres, garfos, e facas; sob pena de perderem os postos, que tiverem até nova e Real mercê».

Consulte-se, pela sua curiosidade, os artigos que o tenente-coronel Balula Cid publicou em 1957, na *Revista de Infantaria*, sob o título: «Tempos Idos».

excepto no vinho, que somente lhes acordará meia ração a cada um» (92).

Segundo Costa Almeida (93) o Decreto de 5 de Abril de 1762 criou o posto de segundo-tenente da Armada. Dantas Pereira (94) não se refere à criação desse posto mas sim à de tenente-do-mar, por efeito do Decreto de 21 de Março de 1762.

Na muita legislação consultada, não nos foi possível localizar estes dois diplomas mas, somente, o Decreto de 30 de Julho de 1762, que criava «12 Tenentes do Mar e 18 Guardas-Marinhas, para servirem nas fragatas do Porto».

Nos princípios de Março de 1763 «a instancias do Conde Regente de Lippe», foi apresentada (95) ao Conselho de Estado uma proposta sobre as «Graduaçoens dos Postos Militares do Exercito de Terra, e Armada Real, e com quem rodão os Magistrados».

Não nos interessa analisar este documento, mas temos que salientar que nele são indicados novos postos para a Armada pois, além de segundo-tenente-do-mar surgem os postos de primeiro-tenente-do-mar e de tenentes-comandantes. equiparados, respectivamente, a capitães e a capitães-de-tropa-graduada.

Certamente que a proposta apresentada pelo Conde de Lippe provocou contestação no meio militar e judicial porquanto, em 11 de Novembro de 1768, foi publicado um decreto que, pelo seu interesse e por ser relativamente curto, se transcreve:

«Sendo-me presentes as duvidas, q' se tem movido sobre as graduaçoens dos Officiaes de minha Armada Real; sem q'tenhão bastado p.^a as fazerem cessar as differentes Rezoluçoens, q' baixarão sobre esta materia nos cazos occorrentes: p.^a q' de huma vez

(92) Vid. a carta transcrita na nota (90).

(93) A pág. 620 da *ob. cit.*, indica que o Decreto de 5 de Abril de 1762 cria: «... o posto de Segundo Tenente da Armada, correspondente a Tenente de Infantaria, não havendo até então na Armada inferior ao Capitão de Mar e Guerra posto algum alem do de Capitão Tenente».

E a pág. 597, refere-se ao Decreto de 10 de Dezembro de 1789, indicando que criava: «... a Classe de Segundos Tenentes da Armada com a graduação de Tenentes de Infantaria ou Primeiros Tenentes de Artilharia ou Engenharia».

Em toda a legislação por nós consultada, referente aos anos de 1762 e 1789, não se encontraram estes dois diplomas.

(94) *Ob. cit.*, pág. 25.

(95) Esta proposta e *Resolução de Consulta d'Estado*, encontram-se no Arq. Hist. Mil., na 1.^a Div. 9.^a Sec., Cx. 3 doc. 29 e está transcrita por C. Almeida, a pág. 350 da *ob. cit.*

cessem as d.^{as} questoens: Sou servido declarar, q' aos Coroneis do Mar competem as mesmas honras e gradaçoens de Brigadeiros de Infant.^a; aos Capitaens de Mar, e Guerra, as de Coroneis; aos Capitaens Tenentes, as de Tenentes Coroneis; aos Tenentes do Mar as de Capitaens; e aos Guardas-Marinhas, as de Alferez ...»

Fazendo-se um pequeno parêntese nesta breve história da evolução da hierarquia naval, pode-se referir que a equiparação dos postos militares com as diversas funções da magistratura não foi bem aceite pelos juizes, muito em especial pelos desembargadores do Brasil, o que levou a Rainha D. Maria I a escrever ao Vice-Rei para que, em seu Real Nome, os repreendesse «... asperamente do atentado que cometerão, querendo disputar preferência aos Meus Militares ...» (96)

Como consequência da extraordinária obra do grande-Ministro da Marinha Martinho de Melo e Castro, coube à Rainha D. Maria I fazer uma completa revolução — permita-se o termo — na hierarquia militar, fixando uma escala única, no Exército e na Armada, com a equiparação dos respectivos postos, além de se estabelecerem as condições de promoção (97) e os efectivos de cada posto (98).

(96) Consulte-se no Arq. Hist. Militar, no processo anteriormente citado, uma cópia desta *Carta Régia*.

(97) Consultem-se as *Resoluções Régias* de 20 de Outubro e 5 de Novembro, ambas de 1796, e que, pelo seu interesse, não se pode deixar de salientar os seguintes passos:

a) Decreto de 20 de Outubro de 1796.

«... Tendo sido presente a Sua Magestade quanto importa ao bem do seu Real Serviço que o Commando das suas Embarçaçoens de Guerra seja confiado a Officiaes, cujo prestimo e merecimento nos seus anteriores Postos os têmão habilitado para tão alta confian:a: Ordena a Mesma Senhora ao seu Conselho do Almirantado, que nas Promoções de Postos Superiores aos de Capitão de Fragata se não olhe de modo algum a antiguidade como título para aumento de Posto cuja Graça somente servirá de prémio ao merecimento e capacidade.»

b) Decreto de 5 de Novembro de 1796.

«Tendo Sua Magestade em consideração o muito que importa ao seu Real Serviço, que no Corpo da Sua Real Armada haja Officiaes, cujos Estudos Mathematicos na Universidade de Coimbra ou nas Aulas de Marinha, os faça distintos para a sua Real Contemplaço: Ordena que daqui por diante sejam preferidas nas Promoções aquelles Officiaes, que em igualdade de merecimento, e embarques tiverem mais profundos conhecimentos theoricos adquiridos nas sobreditas Aulas e Universidade».

Por Decreto de 16 de Dezembro de 1789 foram criados novos postos — o de Chefe de Esquadra ⁽⁹⁹⁾, o de Chefe de Divisão, o de capitão-de-fragata ⁽¹⁰⁰⁾ e o de segundo-tenente.

O primeiro destes postos tinha a graduação equivalente à de marechal do Exército, pertencendo ao Estado-General da Armada; o segundo, que

⁽⁹⁸⁾ transcreve-se, por se afigurar de grande interesse, a seguinte *Resolução de Consulta do Conselho de Guerra*:

«Foi Sua Magestade Servida Ordenar, que em quanto se não augmentar mais o numero dos Seus Navios de Guerra, e se não formar o Corpo de Artilheiros — Marinheiros seja fixo o dos Officiaes da sua Real Armada em cada huma das suas Classes, á excepção dos Vice-Almirantes e Tenentes Generaes, que a sua Real Grandeza não limita, em premio de mais relevantes serviços; etudo do modo seguinte:

Chefes de Esquadra	4
Chefes de Divisão	8
Capitães de Mar e Guerra	30
Capitães de Fragata	30
Capitães Tenentes	70
Primeiros Tenentes	140
Segundos Tenentes	140

A Rainha Nossa Senhora o mandou por Aviso do Ministro, o Secretario do Estado D. Rodrigo de Sousa Coutinho, de nove de Outubro de mil setecentos noventa e seis, em Resolução da Consulta de sete do mesmo mez e anno».

O estudo comparativo desta Resolução com os diplomas, Carta de Lei de 31 de Julho de 1839; Decreto de 30 de Dezembro de 1868, Decreto de 19 de Maio de 1884; Decreto de 14 de Agosto de 1892; Decreto de 29 de Março de 1911; Lei n.º 787 de 24 de Agosto; Decreto 17 821 de 28 de Dezembro de 1929; Decreto 28 210 de 23 de Novembro de 1937; Decreto 42 045 de 23 de Dezembro de 1958 e Decreto-Lei de 44 738 de 29 de Novembro de 1962, permitirá avaliar a evolução da nossa Marinha de Guerra. Por curiosidade salienta-se que, de 1796 a 1839 os capitães-tenentes e os primeiros-tenentes passaram, respectivamente, de 70 e 140 para 30 e 50.

⁽⁹⁹⁾ Em 1707 o capitão-de-mar-e-guerra António do Couto, nas já citadas *Memórias Militares*, referiu-se aos chefes de esquadra mas, possivelmente, tratava-se de um titulo honorífico pois, em 1823, Dantas Pereira, distinto official de Marinha e historiador, e também capitão-de-mar-e-guerra, duvidou da existência daquele posto no início do séc. XVIII.

⁽¹⁰⁰⁾ Para alguns autores, como o comandante Tancredo de Moraes, a pág. 384, da *ob. cit.*, e comandante Henrique da Fonseca, estudo citado, o posto de capitão-de-fragata foi criado por Decreto de 16 de Dezembro de 1789 porém, Costa Almeida, a pág. 585 da *ob. cit.*, cita a *Carta Régia* de 28 de Fevereiro de 1743, que, ao fixar o «numero de tiros que constituem as salvas que pertencem às diferentes dignidades e graduações» inclui o posto de Capitão de Fragata. Na Resolução de Consulta de 9 de Outubro de 1796, ao fixarem-se os Quadros dos Officiaes da Armada Real, consta o posto de Capitão de

substituía os coronéis-do-mar, não era considerado oficial general⁽¹⁰¹⁾, embora estivesse equiparado a Brigadeiro; o capitão-de-fragata correspondia a tenente-coronel e o segundo-tenente era equivalente a tenente de Infantaria.

Sete anos mais tarde⁽¹⁰²⁾, em 1796, o Príncipe Regente D. João aboliu a designação de tenentes-do-mar, substituindo-a pela de «primeiro-tenente».

Em Dezembro de 1796, com vistas a «... manter a disciplina, e boa execução da ordem que deve inviolavelmente conservar-se a bordo das Esquadras Navais» foi publicado um decreto⁽¹⁰³⁾ criando o posto de

Fragata com 30 vagas. Não nos foi possível consultar a *Carta Régia* aludida por C. Almeida. Na Resolução de 14 de Dezembro de 1796 consta o posto de capitão-de-fragata, primeiro-tenente e segundo-tenente. Num «Alvará» de 13 de Julho de 1773, in *Systema de Regimentos*, 6.º vol., publica-se o *Regimento do Arsenal de Goa*, constando a designação de capitão-de-fragata graduado, segundo-tenente e guarda-marinha.

⁽¹⁰¹⁾ Só muitos anos depois, por Resolução do Conselho da Armada de 3 de Junho de 1824, é que foi declarado que os Chefes de Divisão constituíam o primeiro posto da classe dos oficiais-generais da Armada e, como tal, pertenciam ao Estado-Maior-General.

Conforme um Alvará de 15 de Dezembro de 1790 e Decreto de 28 de Abril de 1791, os oficiais-generais dividiam-se em quatro classes:

- 1.ª Os generais das três armas; Infantaria; Cavalaria; Artilharia.
- 2.ª Os tenentes-generais.
- 3.ª Os marechais-de-campo.
- 4.ª Os brigadeiros.

⁽¹⁰²⁾ Este diploma foi transcrito na nota⁽⁹⁸⁾.

⁽¹⁰³⁾ Deste Decreto, datado de 7 de Dezembro de 1796, transcreve-se o seguinte:

«Tendo em consideração a indispensável necessidade que ha no Posto de Major General, para manter a Disciplina, e boa execução da Ordem que deve inviolavelmente conservar-se a bordo das Minhas Esquadras Navaes: Sou servida crear o sobredito Posto de Major General, que nomearei sempre que haja destinado o armamento de alguma Esquadra, e no momento em que fizer escolha do General que a ha de commandar, e que será hum Official da Minha Real Marinha, que não tenha inferior Patente á de Capitão de Mar e Guerra, nem superior á de Chefe de Divisão, devendo tambem cessar com o armamento: ...»

Na mesma data deste decreto foi publicado o *Regimento*, que prescreve as obrigações do posto de major-general da Armada, que ,pelo seu interesse, merece ser lido.

Mais tarde, por Decreto de 16 de Outubro de 1807, reformado em parte pela Carta de Lei de 30 de Outubro de 1822, a Majoria General da Armada tornou-se extensível e permanente para toda a Armada. O Decreto n.º 37 909 de 1 de Agosto de 1950, no artigo 10.º, extinguiu as Majorias-Generais do Exército e da Armada. No Decreto n.º 37 956 de 9 de Setembro de 1950, indicava-se que as funções de major-general

major-general, o qual seria só nomeado no acto de armamento de alguma esquadra, recaindo essa nomeação sobre um oficial de patente não inferior à de capitão-de-mar-e-guerra nem superior à de Chefe de Divisão. Estas funções, que em princípio deviam cessar com o desarmamento da Esquadra, não só se mantiveram como também se ampliaram a toda a Armada, por Decreto de 16 de Outubro de 1807 e depois, pela Carta de Lei de 30 de Outubro de 1822. Estes diplomas originariam a Majoria General da Armada, que seria extinta em Dezembro de 1868 mas renasceria pelo decreto de 21 de Dezembro de 1897 para durar até aos nossos dias, isto é, até 1950.

Mas o séc. XVIII não terminaria sem que fosse criado um novo posto na carreira de oficial da Marinha de Guerra — o de almirante. Com efeito, a 22 de Fevereiro de 1797, o Príncipe Regente decretou⁽¹⁰⁴⁾ que «os Tenentes Generais com exercício em Marinha sejam denominados Vice-Almirantes» e que ao posto de Almirante tivessem acesso os antigos Vice-Almirantes.

Mais tarde, em 1808⁽¹⁰⁵⁾, o Príncipe D. João criou, para o seu sobrinho o Infante D. Pedro Carlos, o posto de almirante-general de Marinha «sem que possa jamais servir de acesso a qualquer pessoa, sejam quaes forem os seus serviços ...»

Este novo posto só duraria até 13 de Novembro de 1812, data da morte do Infante D. Pedro Carlos. Porém, no final do século, com a organização promulgada pelo Decreto com força de Lei de 14 de Agosto de 1892, pertencendo ao Rei, como chefe superior das forças navais, o posto de almirante-general.

Ainda segundo este decreto⁽¹⁰⁶⁾, foram extintos os postos de chefe-de-esquadra e de chefe-de-divisão e considerado o posto de almirante

da Armada «passam a ser exercidas por um oficial-general com o posto de vice-almirante e com a designação de comandante-geral da Armada».

Para um estudo da Marinha de Guerra Portuguesa nos meados do séc. XIX, considera-se indispensável — e sugere-se a sua leitura — da obra organizada por José Silvestre Ribeiro intitulada: *Inquérito ácerca das Repartições de Marinha*.

⁽¹⁰⁴⁾ Vid. a transcrição deste diploma na nota⁽⁸⁶⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Segundo este Decreto, datado de 13 de Maio, o almirante-general ficava com jurisdição e poder absoluto sobre todos os serviços, militares ou políticos, da Marinha.

⁽¹⁰⁶⁾ Este Decreto, constante no *Diário do Governo*, n.º 183, de 17 de Agosto de 1892, pág. 1893 e seguintes, têm um preâmbulo que, pelo seu interesse, merece ser lido. Conhecido pelo nome do *Decreto da Reorganização dos Serviços da Armada*, este diploma fez reaparecer o Conselho do Almirantado, que fora extinto em 1822 e aparecera, espo-

como uma posição além do quadro⁽¹⁰⁷⁾ que só podia ser conferida por lei especial «aos Vice-Almirantes que no comando de forças navais tenham praticado em campanha contra o inimigo externo, feitos considerados relevantes»⁽¹⁰⁸⁾.

Praticamente a hierarquia militar naval estava definida e, só meio século mais tarde, sofreria algumas alterações que, verdadeiramente, não modificariam muito a sua essência.

Embora esta simples Comunicação esteja já bastante longa, não podem deixar de ser referidos os chamados postos inferiores da Armada.

A marinagem que, desde remotos tempos estava dividida em marinheiros, grumetes e pagens, só por méritos pessoais de coragem e desembaraço físico, mais do que por competência profissional, ascendia aos postos de cabo, guardião, contra-mestre e mestre. Foi a Portaria de 30 de Junho de 1845⁽¹⁰⁹⁾ que regulamentou a carreira das chamadas praças de pré e a ascensão aos postos inferiores da Armada, os quais foram escalonados em sargentos-ajudantes, primeiros-sargentos, segundos-sar-

radicamente, em 1868, para apenas durar um ano. Em 1897 o Conselho do Almirantado desapareceu definitivamente com a criação da Direcção-Geral da Marinha e Majoria-General da Armada, em conformidade com o Decreto de 21 de Dezembro. Salienta-se que este Decreto foi, praticamente, a base dos *Estatutos dos Officiais da Armada*.

⁽¹⁰⁷⁾ Praticamente com a promulgação deste Decreto acabou a passagem de militares entre o Exército e a Armada, matéria que em parte ainda era contemplada pelas disposições do *Alvará* de 10 de Outubro de 1779 (referido por C. Almeida, pág. 473, *ob. cit.*). Podem-se citar, como dos últimos exemplos, o caso do capitão-de-fragata, conselheiro Custódio Miguel de Borja, que assentou praça como simples soldado, sendo depois transferido para a Armada, onde veio a ocupar altos postos; e o do general de Brigada António de Mello Breyner que passou para o Exército quanto tinha o posto de segundo-tenente, e o polémico caso do segundo-tenente João da Silva Carvalho que, sendo alferes foi despachado guarda-marinha com a cláusula de não poder ser promovido sem concluir os estudos de Marinha». Tendo seguido viagem para Macau «foi destacado para commandante da lorchá de guerra *Tristão*, prestou taes serviços de distinção e valor que não só fora elogiado pelo Almirante das forças inglesas nos mares da China, como foi promovido por distinção ao posto de 2.º tenente».

Para um melhor esclarecimento do assunto consulte-se o *Diário da Câmara dos Deputados*, vol. III, Março de 1859, pág. 371 e seguintes e a *História do Estabelecimentos Scientificos em Portugal* de Silvestre Ribeiro, vol. XII, pág. 189.

⁽¹⁰⁸⁾ A primeira promoção a almirante, após esta lei, foi a do contra-almirante José Baptista de Andrade, em 1 de Fevereiro de 1895.

⁽¹⁰⁹⁾ Já em 1813 tinham sido tomadas algumas medidas neste sentido. Mais tarde, em 1839, a Carta de Lei de 31 de Julho fixava o «Quadro dos Officiaes de Manobra em: 1.ºs Mestres — 8; 2.ºs Mestres — 16; Contra Mestres — 24; Guardiães — 48; Guardiães de nomeação — 24».

gentos, cabos, primeiros-marinheiros, segundos-marinheiros e grumetes, efectuando-se as promoções por competência, antiguidade e, nalguns casos especiais, por escolha ⁽¹¹⁰⁾.

Por muitos anos, até à publicação do Decreto n.º 44 884 de 18 de Fevereiro de 1963 ⁽¹¹¹⁾, que promulgou o *Estatuto dos Sargentos e Praças da Armada*, manteve-se a escala hierárquica anteriormente referida, embora, algumas vezes, tivesse sofrido ligeiras alterações de somenos importância.

O Decreto n.º 732/76 de 10 de Outubro, ao promover o escalonamento hierárquico dos postos de sargentos e praças dos três ramos das Forças Armadas, fez surgir, na Armada, um novo posto, o de subsargento, equivalente a furriel, mas só com aplicação no quadro de complemento ⁽¹¹²⁾.

Ainda no ano de 1976 e no âmbito das Forças Armadas, o Decreto-Lei n.º 891/76 de 30 de Dezembro, ao reestruturar as carreiras dos sargentos dos quadros permanentes, criou dois novos postos que, na Marinha, eram inéditos: os de sargento-mór e sargento-chefe.

Há pouco mais de cinquenta anos, em 1925, foi publicado o *Regimento dos Oficiais da Armada*, diploma que pretendia instituir o primeiro estatuto dos oficiais de Marinha. Porém, por lhe ter sido negada a necessária ratificação por parte do Parlamento, só esteve em vigor durante alguns meses. Da sua breve existência ficaram os fundamentos que, alguns anos mais tarde, originariam o primeiro *Estatuto dos Oficiais da Armada* ⁽¹¹³⁾ e a ideia, que seria concretizada em 1937 ⁽¹¹⁴⁾, da criação de um novo posto, que não tinha qualquer tradição histórica, o de subtenente do Serviço Geral, equivalente a guarda-marinha.

⁽¹¹⁰⁾ Consulte-se pelo seu interesse, o Decreto-Lei n.º 30 260 de 9 de Janeiro de 1940 e o Decreto-Lei n.º 30 261, da mesma data, que publicou o *Regulamento do Corpo de Marinheiros da Armada*.

⁽¹¹¹⁾ Este diploma substituiu o *Regulamento do Corpo de Marinheiros da Armada*. No seu Título II continha o *Estatuto dos Sargentos e Praças*.

⁽¹¹²⁾ Em conformidade com o n.º 2 do artigo 18.º deste diploma, os postos de subsargento e segundo-sargento aplicar-se-iam, no quadro complemento da Armada.

⁽¹¹³⁾ Veja-se a parte final da nota ⁽¹⁰⁶⁾.

Pelo Decreto-Lei n.º 17 807 de 1929 foi publicado o primeiro *Estatuto dos Oficiais da Armada*, os quais foram alterados em 1933 pelo Decreto n.º 22 705 de 20 de Junho; em 1937 pelo Decreto 28 211 de 23 de Novembro, em 1966 pelo Decreto-Lei n.º 46 960 de 14 de Abril.

⁽¹¹⁴⁾ Decreto n.º 28 211 de 23 de Novembro.

Há poucos anos, em 1952 ⁽¹¹⁵⁾, apareceu, na classe dos oficiais gerais, um novo posto, o de comodoro no entanto foi bem curta a sua existência pois foi extinto, em 1977, pelo Decreto -Lei n.º 230/77.

Este mesmo diploma criou um outro posto, o de almirante da Armada, com correspondência ao de marechal e que só poderia ser conferido por lei especial, equiparando-se, na tradição histórica, ao antigo posto de almirante-general.

O posto de almirante da Armada ainda não tem história. Constitui o topo da hierarquia militar naval e é, para esta comunicação em que, a traços muito largos, se procurou focar uma faceta da nossa Marinha de Guerra, o seu ponto final.

(115) O posto de comodoro foi criado pelo Decreto-Lei n.º 39 073 de 31 de Dezembro de 1952 e regulamentada a promoção a este posto pelo Decreto n.º 39 134 de 16 de Março de 1953.

Em Portugal, na Real Associação Naval, fundada em 1856, o Rei tinha o título honorífico de Comodoro, o Príncipe Real de Vice-Comodoro, sendo os restantes associados, de maior categoria social, designados por Contra-Comodoros.

B I B L I O G R A F I A

- ALMEIDA (Eduardo de Castro e)
— *Arquivo de Marinha e Ultramar*, 1613 a 1833, Lisboa.
- ALMEIDA (António Lopes da Costa)
— *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, compreendida nos anos de 1317 até 1856. Lisboa, 1856.
- BLUTEAU (Rafael)
— *Vocabulário, Português e Latino*, Lx. — Coimbra 1712 a 1723.
- BRANCO (António do Couto de Castello)
— *Memórias Militares*. Amesterdão, 1719.
- BRANDÃO (comandante António de Carvalho)
— «A Hierarquia das Classes na Armada», in *Anais do Clube Militar Naval* ano de 1913.
- CABREIRA (António)
— *Quadro histórico dos Postos e Entidades com graduações e honras militares*. Lagos, 1936.
- CORREA (José Cândido)
— *Catálogo Official* dos objectos enviados à Exposição Industrial Portuguesa, em 1888, precedido de uma *Memória* ácerca das construções e armamentos navaes e dos estabelecimentos de ensino que lhes dizem respeito. Lisboa, 1888.
- CAMPOS (Joseph Roberto Monteiro de)
— *Sistema ou Collecção dos Regimentos Reaes*. Contém os Regimentos pertencentes à Administração da Fazenda Real. Lisboa, 1875.
- CHABY (General Cláudio)
— *Sinopse dos Decretos Remetidos ao Extinto Conselho de Guerra*. Lisboa, 1869.
- FARIA (Manoel Severim de)
— *Noticias de Portugal*, Lisboa, 1791.

- ESPARTEIRO (comandante, António Marques)
— *Três Séculos no Mar*. Lisboa, 1974-1985.
- FERRAZ (Maria de Lourdes de Freitas)
— *Documentação Histórica de Moçambique*, Lisboa, 1973.
- FONSECA (comandante Henrique Alexandre)
— «Almirantes Célebres. O Marquês de Nisa», in *Revista da Armada*, ano de 1977.
— Para a «História da Marinha. Os generais-do-mar». In *Revista da Armada*, ano de 1979.
- FONSECA (comandante H. Quirino da)
— *A Caravela Portuguesa*, Lisboa, 1973.
— *Os Portugueses no Mar*, Lisboa.
- GUIMARÃES (José Ribeiro)
— *Summario de Varia Historia*, Lisboa, 1873.
- IRIA (Prof. Alberto)
— *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, 1956.
- LIÃO (Duarte Nunes de)
— *Repertório de Legislação*, pelo licenciado. Lisboa, 1560.
- MARQUES (Dr. João Martins da Silva)
— *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa 1944.
- MATOS (capitão Gastão de Mello de)
— Nota sobre os postos no Exército Português, Lisboa, 1930.
- MORAIS (comandante Tancredo Octávio Faria de)
— «A Marinha Militar Portuguesa no século XVIII», in *Revista Militar*, ano de 1932.
— *História da Marinha Portuguesa. Da Nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa 1940.
- NEVES (sargento-chefe Acácio)
— «Onde as naus de pedra nos falam das Descobertas», in *Revista da Armada*, ano de 1980.
- PACHECO (Óscar)
— «Almirantes de Portugal», in *Diário de Notícias*, de 8 de Julho de 1969, Lisboa, 1969.
- PEREIRA (comandante José Maria Dantas)
— «Para a história do grande Marquês de Pombal no concernente à Marinha: sendo a de Guerra o principal objecto considerado», in *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*. Tomo XII, Parte I.

- PICO (Maria Alexandra Carbonelli)
— *Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*, Lisboa.
- QUINTELA (almirante Inácio da Costa)
— *Anais da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1839, 1840.
- RIBEIRO (João Pedro)
— *Índice Chronológico Remissivo da Legislação Portuguesa*, Lisboa, 1805.
- RIBEIRO (João Silvestre)
— Inquérito ácerca das Repartições de Marinha; ou, os trabalhos da Comissão nomeada pela Câmara dos Senhores Deputados para examinar o estado das diversas Repartições de Marinha, Lisboa, 1856.
- SARAIVA (Cardeal D. Francisco de S. Luís)
— *Memoria em que se colligem algumas noticias sobre o progresso da Marinha Portuguesa até os principios do Seculo XVI*. Lisboa, 1875.
- SENA (comandante Camilo)
— «Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Portuguesa», in *Revista Militar*, ano de 1926.
- SILVA (José Justino de Andrade e)
— *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*, compilada e anotada por, Lisboa, 1854.
- SOARES (almirante Joaquim Pedro Celestino)
— *Bosquejo das Possessões Portuguezas no Oriente*, Lisboa, 1851.
- SOARES (Torquato de Sousa)
— «O Foral concedido a Coimbra, Santarém e Lisboa em 1179», in *Anais da Academia Portuguesa da História*, ano de 1960.
- SOUZA (comandante Moraes e)
— «Apontamentos sobre a organização da Marinha Portuguesa nos primeiros tempos da monarquia», in *Anais do Club Militar Naval*, ano de 1886.
- SOUSA (Joaquim J. Caetano Pereira e)
— *Esboço de hum dictionário Juridico*. Lisboa, 1825.
- VALDEZ (Luís Travassos)
— *Lista geral dos Officiaes e Empregados do Exército, Marinha e Ultramar*, anno de 1842. Lisboa, 1842.
- VITERBO (Frei Joaqui de Santos Rosa)
— *Elucidário das Palavras, Termos e Frases*, Lisboa, 1865.

Legislação

- *Ordenações do Senhor Rei D. Affonso V*, Coimbra, 1786.
- *Collecção da Legislação Antiga e Moderna do Reino de Portugal*.
Parte I. Da Legislação antiga. Lisboa, 1786.
- *Collecção das Leis, Decretos e Alvarás* que comprehende o feliz reinado do Rey Fidelissimo D. Jozé o I.
- *Collecção das Leis, Decretos e Alvarás*, que comprehende a feliz regência de Sua Alteza Real o Príncipe D. João Nosso Senhor.
- *Collecção Militar*, 1796 athe 1803.
- *Collecção das Leis, Alvarás, Decretos e Resoluções Militares*.
- *Leis Militares*. Colecção organizada pelo Barão de Wiederhold.
- *Leis, Alvarás e Decretos sobre o Exército* (anteriores a 1809).
- *Colecção*, organizada pelo Barão de Wiederhold.
- *Lista Geral dos Officiaes e Empregados Civis da Marinha*. Referida a 1 de Novembro de 1850.
- *Lista Geral da Armada*, desde 1884 a 1983.

N.B. — Estas obras de legislação encontram-se na Biblioteca do Exército.

Fontes Documentais

a) Da Biblioteca Nacional, Lisboa:

- «Regimento do Capitão de Mar e Guerra e mais Officiaes das Fragatas da Corôa». De 31 de Março de 1722.
Reserv.: *Colecção Pombalina*, «Código 185».
- «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra em Segundos nas Naus de Estado; e dos Capitães de Infantaria com exercício de Capitães Tenentes, e dos Tenentes e Alferez que embarcaram nas mesmas. De 24 de Março de 1736.
Reserv.: *Colecção Pombalina*, «Código 185».
- *Instruções para o Sargento de Mar e Guerra*. Sem data.
Reserv.: *Colecção Pombalina*, «Código 40».

b) Da Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda

- *Folha da Gente de Armas e Navegação*.
De Março de 1605.
Cota: 51 — VI — 54 (1)
- *Relacio de la Gente de Mar e Guerra*.
De 23 de Junho de 1583.
Cota: 46 — IX — 11 (23)
- *Rol de Gente de Navegação*.
De: 1607.
Cota: 51 — VI — 54 (11)
- *Compêndio do que pertence à obrigação de hum Capitão de Mar e Guerra*
s/ data.
Cota: 46 — VIII — 26.

c) Do Arquivo Histórico Militar:

- *Regimento para as Armadas e Fragatas da Marinha de Portugal*.
De: 1772.
Cota: 1.ª Div. 6.ª Sec.; Cx. 8 doc. 3.
- «Processo de graduações dos Postos Militares do Exército de Terra e Armada Real, e com quem rodão os Magistrados, conforme a graduação dos seus Cargos».
De: 1786.
Cota: 1.ª Div. 9.ª Sec.; Cx. 3 doc. 29.
- «Processo de uma Resolução do Conselho de Guerra sobre as funções do Capitão General da Marinha».
De: 1780.
Cota: 1.ª Div. 9.ª Sec.; Cx. 3 doc. 39.

dades do comércio marítimo; na verdade, um terceiro documento de 30 de Junho de 1421 refere de novo um Gil Eanes, que estaria em Southampton e, bem como João Afonso, era mestre de um de dois navios portugueses ancorados nesse porto da costa sul da Inglaterra; as duas embarcações deviam transportar cavalos e diversos armamento dos embaixadores do Rei de Portugal, como esclarece o texto. É bem claro que, pela data, este homem já podia ser o navegador do infante D. Henrique, se não se desse a circunstância de tudo indicar que este último estava radicado no Algarve e procedia de uma família algarvia.

O Gil Eanes a que se reporta o documento de 1421, será antes um outro que entre 1385 e 1433 (a ambiguidade deriva do texto não se encontrar datado, sabendo-se apenas que é do reinado de D. João I), tinha casa na capital do reino, e provavelmente o mesmo que possuiria terras no limite da cidade, a que já aludi.

Em 8 de Dezembro de 1433, ano da primeira tentativa do navegador homónimo, o rei D. Duarte fez mercê do cargo de escrivão dos navios que fossem ao porto da cidade de Lisboa, a um Gil Eanes, sendo a nomeação confirmada em 21 de Fevereiro de 1539. Propendo a crer que esta seja o Gil Eanes dos documentos do século xv anteriormente citados, e nunca o navegador; de facto, se o visado vivesse em Lagos, como o navegador vivia, não é crível que o Rei o nomeasse para um cargo a exercer em Lisboa, e para mais antes dele ter realizado qualquer feito que merecesse recompensa de vulto (o lugar de escrivão de navios devia ser pelo menos rendoso); sabemos, de resto, que o navegador estava no Algarve no ano imediato ao do despacho real, o que se não coaduna com a identificação dos dois homónimos. Ressalvaria, no entanto o caso, aliás relativamente vulgar, da mercê ter sido concedida a Gil Eanes para ele a vender a outrem, se não conhecesse a confirmação que ele teve no cargo em 21 de Fevereiro de 1439, ano em que, de resto, o navegador ainda estanciava pelos portos algarvios, como adiante se verá.

Há também que referir um Gil Eanes do final do século xv, igualmente ligado às actividades marítimas, pois era feitor e tesoureiro dos resgates e tratos da Guiné, como diz um documento que se conserva no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, com a data de 14 de Junho de 1478 (Silva Marques publica-o na obra citada, Volume III, p. 175). É extremamente improvável, para não dizer impossível, que este homem se identifique com o marinheiro que quarenta e cinco anos antes, ou com um homónimo seu contemporâneo que em 3 de Agosto de 1479 vivia na Ilha da Madeira, como se vê na confirmação do texto do seu testamento e de sua mulher (Silva Marques, *Idem*, p. 180).

Esta proliferação de homónimos é um dos problemas com que, e em muitos casos sem solução, se defrontam aqueles que se dedicam à *História dos Descobrimentos*. A título de exemplo, e porque provocaram grandes erros a alguns incautos, direi que além do feitor de nome Duarte Barbosa, que escreveu um notável *Livro* de informações geográficas sobre o Oriente, viveram contemporaneamente dois homónimos, sendo um destes últimos (e não o escritor, como muitas vezes se acreditou) o companheiro de Fernão de Magalhães; o caso foi esclarecido pelo sábio investigador jesuíta Georg Schurhammer. Acrescentarei, pela minha parte, que o piloto André Pires, autor ou compilador de um *Livro de Marinharia*, foi arbitrariamente confundido com um homónimo que exerceu lugar importante no grupo de especialistas de economia que serviram D. João III, sem que o erro tenha sido até agora denunciado por escrito. Por estes dois exemplos pode-se avaliar quantos alçapões não encobrem os homónimos da história portuguesa do século XVI; e tão vulgares eles são que até a *Crónica* de Azurara, na p. 180 da edição aqui seguida, cita um homónimo de Gil Eanes, tendo o Autor o cuidado de dizer que não se trata «daquele cavaleiro de que antes falámos».

Volto, porém, ao navegador Gil Eanes. Repito que, em meu entender nenhum dos homens deste nome, citados por Silva Marques, é identificável com o navegador do Infante D. Henrique, pelas razões sumariamente expostas, a que outras de mais peso porventura se poderão juntar. Assim, e como já se disse, só nos resta recorrer à *Crónica da Guiné* de Gomes Eanes de Azurara, para acompanhar um pouco da acção do marinheiro. É o que procurarei fazer em seguida.

O capítulo 9 da referida *Crónica* ostenta o seguinte título: «Como Gil Eanes, natural de Lagos, foi o primeiro que passou o Cabo Bojador, e como lá tornou outra vez, e com ele Afonso Gonçalves de Baldaia».

Antes de entrar na análise do texto do capítulo, permito-me retirar do título duas conclusões significativas:

- 1.^a Gil Eanes foi o primeiro marinheiro português a contornar o Bojador e a navegar para Sul dele — facto que todos nós aceitamos sem discussão, pois se assim não fosse não estaríamos aqui a comemorar o acontecimento;
- 2.^a O navegador era natural de Lagos, o que parece, como aliás já ficou dito, de todo inconciliável com a sua possível identificação com algum dos vários homónimos seus contemporâneos ou o homónimo do seu tempo com haveres ou actividades em Lisboa.

No contexto do capítulo afirma-se que D. Henrique queria de há anos saber da terra para além do cabo, e mandara para isso vários navios; mas os capitães destes não cumpriam a ordem (já direi porque motivo plausível o não faziam), coisa que contrariava sem dúvida o princípio, mas que ele sofria com paciência, prometendo grandes prémios aos que se seguiam a cada fracasso, se acaso algum deles chegasse a satisfazer os seus desejos. De resto, o cronista já aludira a estes factos no capítulo anterior do seu livro, declarando que o infante, com grandes despesas, mandara em vão durante doze anos navios aqueles mares, com o objectivo de algum deles ultrapassar o referido limite.

Não é difícil conjecturar que o impedimento para que a determinação do príncipe ficasse por cumprir fosse a atracção pelo corso, que era então intenso naquela área marítima, complementado, aliás, com alguns fortuitos assaltos a uma ou outra das ilhas Canárias, procedimento que vinha sendo habitual desde a primeira metade do século XIV.

Cumpre fazer aqui duas observações: por um lado, a proposta de explicação não é conjectural, com já se verá com apoio em documentação segura de arquivos; e, por outro lado, que o corso não era então uma forma ilícita de agir ou de fazer guerra. Quanto a este último ponto, posso adiantar que o rei D. Diniz falava dos «seus corsários» com o mesmo à vontade com que se referia aos seus peões. No contrato que estabeleceu com o genovês Manuel Pessanha, previa a actividade corsária das galés que este último devia comandar, e até descriminadamente reservava para si um quinto das presas que este seu almirante fizesse no mar, no exercício do seu cargo. É de notar que a percentagem de vinte por cento foi exactamente a estabelecida em favor do infante D. Henrique quando se iniciou o comércio a Sul do Bojador; mas no «comércio» incluíram-se também as presas, tomadas em assaltos em terra ou nas muito menos vulgares abordagens no mar.

Um imposto de vinte por cento era, sem dúvida, pesado, mas nunca fez esmorecer a actuação dos corsários. Em todo o caso, é verdade que, por essa razão, eles preferiam, sem dúvida, não ter o apoio do seu rei para as suas actividades depredadoras. Quando a Isabel-a-Católica, depois do tratado das Alcáçovas, «oficializou» (se assim se pode dizer) o corso que alguns dos seus súbditos exerciam contra navios portugueses que regres-savam da Guiné, impondo-lhes o tributo de um quinto para a Coroa, os primeiros revoltados foram os mesmos corsários, que protestaram antes do Rei de Portugal, o verdadeiro alvo de dessa decisão agressiva.

Volto porém, às tentativas navais patrocinadas por D. Henrique. Como desculpa para o inêxito que se ia dilatando ao longo de anos (o lapso

de uma dúzia deles é pelo menos duas vezes referido na *Crónica*), os navegadores diziam (informa Azurara) que para além do Cabo não vivia gente nem, por consequência, existia qualquer povoação; que a terra ali era tão arenosa como no deserto da Líbia, não tendo água, árvores ou sequer erva; e que, além disso, as condições de navegação em tais águas eram péssimas, não só porque o mar tinha junto à costa pouco fundo, mas também, e sobretudo, porque as enormes correntes de Norte para Sul impossibilitariam o regresso de qualquer embarcação que ousasse ultrapassar o Cabo.

Tenho dúvidas que estas razões apontadas pelo cronista correspondam com absoluta exactidão aos factos. No final do século XIII os irmãos Vivaldi navegaram para Sul do famoso Cabo, o mesmo tendo feito o catalão Jaime Ferrer na primeira metade do século XIV; aliás corriam em Portugal notícias da primeira destas tentativas, a que Azurara se refere no Capítulo 7 da *Crónica*. O insucesso de qualquer das viagens podia ter criado receio nos marinheiros que vieram depois, mas também não é crível que o Infante não estivesse informado da navegação berbere ao longo da costa e para além do Cabo.

Como quer que seja, foi em 1433 — uma das raras datas referidas explicitamente na *Crónica* — que D. Henrique mandou equipar uma barca, deu a capitania dela ao seu escudeiro Gil Eanes, que depois seria por ele feito cavaleiro — e aqui estão novos dados para impossibilitar a sua identificação com o homem do mesmo nome que, nesse mesmo ano ou no imediato, tinha interesses e chãos em Lisboa — e ordenou-lhe o que já várias vezes recomendara a outros seus marinheiros: que dobrasse o Bojador. Todavia, nesta primeira tentativa Gil Eanes, tal como os seus antecessores, ter-se-ia temido dos perigos que o esperavam nos mares de além, e (diz o cronista) «não chegou mais que às ilhas de Canárias, donde trouxe alguns cativos».

Esta particularidade final explicando o insucesso do navegador vem igualmente em apoio de uma suposição que fiz atrás; entre navegar para um mar desconhecido, e porventura numa viagem de proveito nulo, e assaltar as Canárias, onde se faziam escravos e, com um pouco de sorte, se podiam pilhar mercadorias com algum interesse venal, os navegadores não hesitariam, apesar de não haver uma garantia de lucro apreciável. Sabemos ter assim acontecido com a expedição de 1341, pois no relato de que dispomos sobre esse acontecimento, anota-se que os aventureiros nela participantes mal tiraram proveito que cobrisse as despesas da viagem. Havia, por consequência, uma tradição já bastante antiga de assaltar as Canárias para se regressar à península com lucro.

Segundo ainda o cronista, o príncipe decidiu-se a mandar Gil Eanes a uma nova tentativa, não sem antes o ter entusiasmado com um discurso estimulante. Nessas palavras de D. Henrique alude-se à navegação dos marinheiros que faziam a carreira da Flandres a quem possivelmente se deviam as ideias pouco tranquilizadoras postas a correr sobre aqueles mares desconhecidos; essa corrente de opinião desanimadora é rebatida pelo Infante com o argumento de que tais navegadores apenas sabiam navegar pelas suas derrotas de rotina, ou seja, e como nos diz textualmente Azurara, «quando são tirados da carreira da Flandres, ou de alguns outros portos para que comumente navegam, não sabem mais ter agulha nem carta de marear».

O discurso teve o efeito desejado, porque, dessa vez, Gil Eanes passou o Cabo Bojador. Todavia, e muito embora fosse provavelmente por esse feito que Eanes veio a ser armado cavaleiro, até o cronista Azurara, em geral excessivo ao engrandecer os acontecimentos, só considerou aquele facto notável pelos resultados que se lhe seguiram, além de pôr termo a uma lenda; ele diz mesmo: «E já seja que o feito, quanto à obra, fosse pequeno, só pelo atrevimento foi contado por grande, porque se o primeiro que chegou acerca daquele cabo fizera outro tanto, não seria tão louvado».

Gil Eanes, por consequência, «abrir a porta ao mistério» como disse uma vez o malgrado poeta João José Cochofel; abrir a porta ao mistério, é desvendá-lo, reduzi-lo a coisa corrente, destruir o que nele o faz mistério; para o conseguir, no entanto, é necessária audácia; por isso o nome de Gil Eanes é sempre muito justamente lembrado em todas as *Histórias dos Descobrimentos*; e por isso se decidiu também comemorar o acontecimento quinhentos e cinquenta anos passados sobre ele.

Anote-se, em todo o caso, que o relato de Azurara, seguido nas suas linhas gerais por João de Barros, é por este historiador retocado através de um acréscimo arbitrário, se não fundamentado em documentação hoje perdida, o que suponho pouco provável. Baseio esta afirmação no facto do humanista ser menos correcto na razão que aponta para o nome de Bojador dado ao famoso Cabo, logo na Década I da sua *Ásia*; passo a ler as suas palavras: «... este Cabo começa de encurvar a terra de mui longe, e a respeito da costa, que atrás tinham descoberta, lança e boja para oeste perto de quarenta léguas (donde deste muito bojar lhe chamaram Bojador) ...».

João de Barros inculca, portanto, que o topónimo se devia aos navegadores que durante doze anos por ali teriam andado sem conseguir ou sem querer passar além. Hoje, que é bastante bem conhecida a cartografia italiana, catalã e maiorquina do século XIV, sabemos que o cabo já tinha

aquele nome (com grafias diversas, evidentemente) muitos anos antes que o Infante D. Henrique tivesse começado a instigar os seus capitães navais a que o ultrapassassem, iniciativa que, pela cronologia de Azurara, se deve ter iniciado em 1421 ou 1422.

Acresce ainda, e segundo João de Barros, que a grande dificuldade a vencer no prosseguimento das viagens para Sul não era, na imaginação dos marinheiros, o Cabo Bojador, mas sim o Cabo de Não, situado cerca de umas sessenta léguas a Norte daquele, a que o Autor da *Crónica da Guiné* não alude.

Segundo a *Ásia*, depois do descobrimento da ilha da Madeira (que, diga-se em abono da verdade, já também era seguramente conhecida desde a primeira metade do século XIV, pois a Cartografia comprova-o), o infante D. Henrique pensou em descobrir a Guiné. Nesta particularidade Barros afasta-se de Azurara; no texto deste, com efeito, não há qualquer plano henriquino de atingir a Guiné em tal época, que aliás, segundo o seu texto, só veio a ser alcançada por Lançarote depois de 1443, ou, mais precisamente, em 1446, como querem alguns; nos planos que o cronista atribui ao infante, no capítulo 7 da sua história (mais adiante, aliás, reconstituídos de modo simplificado), a Guiné não é referenciada; das cinco razões apontadas, como é bem sabido, uma visa directamente um possível comércio, e outra alude a mercadores, que nunca tinham tentado estender tão longe a sua acção, aparecendo em último lugar o desejo de alargar a Cristandade. Sobre a geografia física ou económica dos lugares a visitar, nem uma palavra; e também nem uma só palavra sobre o nome desses lugares, apesar de vária cartografia anterior ao príncipe nomear para Sul do Bojador alguns poucos topónimos, entre e eles o Rio do Ouro.

Voltando a João de Barros, devo dizer que ele acrescenta ter o Infante insistido no prosseguimento das navegações «por haver já doze anos que trabalhava nisso, contra o parecer de muitos»; nesta frase há que notar a coincidência com Azurara quanto ao lapso de tempo decorrido e quanto à insistência do príncipe, que também é testemunhada na *Crónica* quatrocentista; certamente foi dela que Barros tirou as suas informações, mas acrescentou-lhe que a teimosia insistência de D. Henrique tinha os seus críticos, facto que o escritor de Quatrocentos igualmente refere, pois alude aos murmúrios que correram no Reino quando ele começou a povoar as ilhas atlânticas.

A alusão de Barros aos opositores do príncipe já permitiu que se admitisse a existência de duas correntes de opinião que teriam existido na corte de D. João I; uma favorável à guerra no Norte africano, aliás pouco auspiciosamente iniciada (lembro o desastre de Tânger), e outra

em que entravam os mercadores, propugnando pelas viagens ao longo da costa africana, na perspectiva de poderem vir a ser alcançados mercados vantajosos. Este pretendido dualismo na acção ultramarina dos Portugueses merece sem dúvida uma análise cuidada, que intente fazer de início um apanhado selectivo das muitas contribuições que sobre o assunto temos ao dispor; mas não é certamente aqui a melhor oportunidade para proceder a esse trabalho; sem tomar partido na contenda, limito-me a lembrar que o infante D. Henrique esteve fortemente empenhado em acções de um e outro tipo, o que mostra, quer-me parecer, que ele terá sido pelo menos um elo de ligação entre as duas correntes — se é que estas não foram apontadas por causas artificialmente descobertas entre os elementos que temos ao nosso alcance.

João de Barros diz ainda terem os marinheiros que navegavam até aqueles mares, a ideia de que tal carreira era muito perigosa; por essa razão corria entre eles o seguinte provérbio: «Quem passar o Cabo de Não, ou tornará, ou não». Penso que este passo apenas comprova que os marinheiros de Portugal navegavam com alguma frequência por aquelas paragens; do ponto de vista náutico, não me parece que o Cabo de Não representasse algum limite difícil de transpôr; e, quanto ao provérbio, presumo que ele tenha começado a correr depois dos tempos henriquinos; certamente que Azurara o teria citado, para enaltecer o significado das viagens para Sul, se o seu tempo já se tivesse popularizado entre os homens do mar e tivesse chegado ao conhecimento do escritor. Aliás, este é bem claro em afirmar que as supostas dificuldades para a navegação se situavam além do Cabo Bojador.

Esta divergência, que afinal aparentemente denuncia intencional deformação de factos por parte de Barros, é uma das muitas razões que temos, mas decerto uma das menores, para estar de sobreaviso quando lemos um texto oficial, ou que passou pelo crivo de censores oficiais, sobre os Descobrimientos. Também não é aqui o momento adequado para explicar esta questão, de que aliás já me ocupei, com algum desenvolvimento, em outra oportunidade; mas era meu dever, porque vinha a propósito, fazer uma chamada de atenção para as intencionais adulterações cometidas não pelos cronistas mas *contra* os cronistas, como bem mostram os exemplos das censuras feitas a Fernão Lopes de Castanheda e a Damião de Góis.

Retornando, porém, aos acontecimentos que me trouxeram aqui, e seguindo ainda Azurara, direi que, tendo Gil Eanes cumprido em 1434 a missão de que fora encarregado, logo após o seu regresso o infante D. Henrique ordenou que se armasse um barinel, para sob o comando de Afonso Gonçalves de Baldaia, acompanhar aquele navegador na sua

barca, e tentarem os dois levar mais longe a exploração da costa; encargo de que eles efectivamente se desquitaram, pois foram para além do Cabo Bojador cinquenta léguas, tendo notado que em terra existia «rasto de homens e de camelos». O cronista considerava decerto pouco brilhante este resultado, pois comenta que os dois mareantes «ou por lhes ser assim mandado, ou por necessidade, tornaram com este recado, não fazendo outra coisa que de contar seja».

A todo este passo de Azurara devo fazer duas observações. A primeira, é a de que não estou certo de que os dois companheiros tivessem navegado exactamente cinquenta léguas; o cronista exagera sistematicamente as distâncias que recolheu para o seu texto, como mostrou em tempos Duarte Leite; é, por consequência, possível que as duas embarcações tivessem ficado aquém de tal limite. A segunda tem a ver com o reparo final de Azurara; de facto, penso que a viagem terá decorrido dentro das ambições que D. Henrique alimentava; ele ficou pelo menos satisfeito com os resultados alcançados, pois de outro modo não daria a Baldaia a capitania da navegação seguinte, como de facto deu.

De Gil Eanes nada consta na *Crónica* nos anos imediatos. É de conjecturar que se tivesse mantido em Lagos, onde possivelmente tinha os seus interesses; seria talvez mercador relacionado com a vida marítima. Tenho razões para pôr esta hipótese, como já vou dizer.

No Capítulo 18 da sua obra, Azurara conta que depois das murmurações a que já me referi, e em consequência dos primeiros resultados positivos que se recolheram das viagens empreendidas por ordem de D. Henrique, particularmente das presas que se descarregavam em Lagos, a situação mudou radicalmente; o Infante passou a ser louvado por todos como outro Alexandre; muitos, vendo os proveitos amealhados, as casas dos outros «cheias de servos e servas, e suas fazendas acrescentadas...», afoitavam-se a solicitar ao príncipe licença para tentar a sua sorte na costa africana. O texto é bem claro a tal respeito: «foram os [homens] deste lugar de Lagos os primeiros que moveram ao Infante de lhes dar licença para poder ir aquela terra donde vinham aqueles Mouros...». E mais adiante acrescenta: «E o primeiro que se intrometeu de requerer esta licença foi um escudeiro, criado de moço pequeno na câmara do Infante, o qual era já casado, e almoxarife de el-Rei naquela vila de Lagos».

Obtida a licença requerida, esse homem, de nome Lançarote, reuniu «seis caravelas bem armadas» para cumprir o seu propósito; o capitão-mor viria a ser, naturalmente, o requerente, mas o homem que imediatamente se lhe seguia era Gil Eanes, esclarecendo Azurara que se tratava de «aquele que escrevemos que primeiramente passara o Cabo do Bojador».

Todavia, aos fins desta «armada de Lagos», a primeira a constituir-se na *História dos Descobrimentos*, já não interessava exclusivamente explorar para sul a costa ocidental africana. Podemos inferi-lo de dois dados fornecidos pela *Crónica*.

Em primeiro lugar, com efeito, é indicado nela o nome dos restantes capitães de navios que compunham a frota; eram eles: Estevão Afonso, «nobre homem», que depois morreu nas ilhas de Canária, Rodrigo Álvares, João Bernardes e o armador João Dias; os três primeiros não seriam provavelmente da casa do Infante, afirmação que podemos ter por certa em relação a Estevão Afonso, porque na sua qualidade de nobre o cronista não deixaria de lhe declarar a dependência; aliás Lançarote dirá no texto que só alguns deles eram «da criação» de D. Henrique, ou seja, de sua casa; como quer que seja, pelo menos o armador João Dias representa de certeza no grupo o empenho dos mercadores na exploração económica.

Isto confirma-se — e é este o segundo dado claro fornecido por Azurara — porque o mesmo texto o declara de modo expresso, ao transcrever o discurso exortatório que o capitão-mor dirigiu aos companheiros, quando chegaram à ilha das Garças e se reuniram em conselho «acerca de seus feitos»; é certo que Lançarote não se esquece de invocar em primeiro lugar o serviço de Deus e o do príncipe, mas, no fundo, é nele ardente o desejo de fazer «melhoria sobre todos os outros que até agora cá vieram», porque com «tamanho ajuntamento de navios vergonhosa coisa seria tornar para Portugal sem avantajada presa». E foi, de facto, a captura de escravos o que iria preocupar de imediato a frota, muito embora Martim Vicente lembre que também levaram o encargo de «haver língua», ou seja, de encontrar um intérprete.

Logo ali, a pouca distância do lugar da decisão, na Ilha de Nar, capturaram 165 «almas»; passaram depois à ilha de Tider, onde agiram de acordo com o projecto proposto por Gil Eanes, repartindo a armada em duas partes; mas conseguiram cativar apenas 48 mouros, resultado considerado, apesar de tudo, como «boa presa». Nessa mesma noite tiveram de nova reunião, para tomar decisões quanto ao futuro, «como homens que se queriam ajudar do tempo» — isto é, que estavam apressados.

Na descrição dos preparativos do ataque à ilha de Tider, encontra-se uma particularidade de registar, a respeito de Gil Eanes. Com efeito Azurara diz que, na reunião preparatória, Lançarote decidiu, apoiado por todos os outros capitães, que apenas um dos seus companheiros não tomaria parte na acção prevista, ficando reservado para a missão passiva, pouco agradável para um cavaleiro, de se encarregar da guarda dos bateis; e para essa missão secundária e pouco digna foi escolhido Gil Eanes. Como

seria de esperar, o navegador marginalizado reagiu, embora sem êxito: «E como quer que Gil Eanes recusasse a ficada — escreve o cronista — visto como aquele rogo se tornara mandado, pois aquele que o rogava era capitão, maiormente que todos se acordaram com isso, houve Gil Eanes todavia de ficar».

No capítulo imediato, porém, a voz de Gil Eanes impôs-se como emissário, que era, do infante D. Henrique. De facto, depois da primeira acção sobre a ilha de Tider, reuniu-se de novo o conselho dos capitães, e parece não ter ele decorrido de modo muito calmo; avanço esta suposição ainda com fundamento em Azurara, pois é neste passo da sua crónica que ele considera que «nos conselhos em que muitos são, sempre há soma de palavras», acrescentando explicitamente que neste «cada um dizia sua tenção».

Foi nestas circunstâncias que o prestígio de Gil Eanes se impôs: cortou todas as discussões, apresentando uma proposta em consonância com as ideias que impeliram D. Henrique a enviar ou apadrinhar armadas até a costa ocidental africana, a Sul do Bojador; neste sentido, os objectivos a alcançar, segundo Gil Eanes disse, seriam:

- 1.º Se acaso viessem a saber, a partir de informações colhidas junto dos mouros, que havia grande poder de guerreiros na ilha de Tider, só deviam atacá-la depois de se rodearem de todas as precauções possíveis, como recomendava o regimento que tinham do infante;
- 2.º Esclarecer, até o limite do possível, os efectivos de homens de guerra que ali se poderiam encontrar;
- 3.º Desenvolver uma acção no sentido de obter um intérprete, (esta preocupação aparece, de resto, em vários capítulos da *Crónica*, e a propósito de diversas situações);
- 4.º Deitar um balanço ao número de homens de guerra da ilha (no que repete a segunda razão já apontada), com o objectivo de avaliar qual a armada e «de quanta gente», devia ser enviada de Portugal para a conquistar.

A organização desta expedição por iniciativa de Lançarote, e o depoimento de Gil Eanes que venho de sumariar, merecem mais algumas reflexões. Começarei pelo depoimento.

A meu ver ele mostra quais eram as principais preocupações do Infante: na verdade, parece-me claro que este visava, por um lado, a ocupação de pelo menos algumas áreas africanas, que os navegadores por si

credenciados atingissem; mas também pretendia, por outro lado, estabelecer contactos mais assíduos com as populações locais, pois isso está bem claro no seu reiterado desejo de ter ao seu dispôr quem conhecesse as suas línguas; insisto em que me parece muito evidente a intenção da conquista de terras africanas (neste caso, ilhas), com a exclusão de qualquer referência ao projecto de atingir a Índia. Considero que o chamado «plano da Índia» nunca fez parte dos projectos henriquinos, quando a «Índia» é entendida pelo espaço que tem hoje essa designação. Todavia, também creio que o príncipe possa ter concebido um outro plano, aliás sempre adiado, de atingir a Índia do Preste João, área que alguns geógrafos e alguns cartógrafos, anteriores ao seu tempo, alongavam até a África ocidental e meridional.

A outra reflexão que desejava aqui deixar, tem a ver com a organização da armada em que Gil Eanes participou: autorizada pelo Infante, ela é de iniciativa privada, e a meu ver prenuncia as companhias que no final do século XVI se organizaram para explorar o comércio das especiarias orientais, e durante o século XVII para a exploração do Brasil. A comprovação do que afirmo estará talvez na circunstância desta experiência comercial e guerreira ter sido repetida.

Com efeito, um ou dois anos mais tarde Lançarote, designado então na *Crónica* por cavaleiro e almoxarife de Lagos, «juntamente com juizes e alcaides e oficiais da vereação daquela vila», ou em nome de todos os os principais «da localidade», e com fundamento no tradicional estado de guerra entre cristãos e mouros, solicitou ao Infante D. Henrique licença para armar de novo sobre Tider, cuja população podia (segundo o argumento usado na petição) vir a lançar no futuro dificuldades às navegações portuguesas.

Embora se refira que o objectivo principal seria quebrantar-lhes a força e poder, não se engeitava a ideia de fazer «prezas de grande valor», de que o príncipe podia vir a receber grande vantagem cobrando o quinto a que tinha direito, a partir das regras estabelecidas. Embora esta nova expedição possa parecer híbrida quanto aos objectivos a alcançar, o seu objectivo comercial é irrecusável, e vinha na continuação da anterior, que nesse aspecto tinha representado um relativo sucesso.

Na armada que veio a reunir-se, depois da devida autorização, participaram servidores de D. Henrique, por sua ordem expressa, mas igualmente homens estranhos a Lagos, pois a notícia da viagem e dos seus objectivos espalhará-se rapidamente por todo o reino. A frota, em que Gil Eanes tomou parte, foi a maior de quantas até então se tinham reunido, o que se explica pelo facto de nela se terem incorporado mercadores que

armaram navios à sua própria custa; ela incluiu pelo menos vinte e sete velas, a maior parte delas de Lagos, mas várias de Lisboa e de outras origens, incluindo a ilha da Madeira, já com poder para armar quatro embarcações.

No Capítulo 58 da *Crónica*, reservado em grande parte à transcrição de palavras que Lançarote dirigiu aos seus companheiros, verifica-se que a missão oficial dos expedicionários terminava com o assalto a Tider, e a tomada da ilha. Realmente, o capitão declara que tinham partido da sua vila [quer dizer: de Lagos], com o principal fim de fazerem a conquista dessa ilha; depois das acções guerreiras, que nela tiveram lugar, acrescenta (e vou transcrever textualmente da *Crónica*): «...o feito é acabado, no qual eu faço fim de ser vosso Capitão, porque, segundo o regimento que trago do senhor Infante, depois da tomada desta ilha cada um pode fazer de si o que lhe aprouver, indo para qualquer parte em que sentir sua vantagem ou proveito».

Este passo tem dado lugar a interpretações divergentes: entendem uns que as ordens a que Lançarote alude lhe teriam sido dadas por D. Henrique, enquanto outros pensam que terá sido o regente do reino, infante D. Pedro, quem decidira que a armada se apossasse de Tider.

Pela minha parte, desejaria a este respeito observar que, embora partilhe da convicção de que D. Pedro participou mais nas actividades ultramarinas do que Azurara explicitamente diz, não creio que neste caso a intervenção fosse sua; a viagem fora autorizada por D. Henrique, e é natural que fosse ele a definir-lhe os objectivos prioritários; só depois deles satisfeitos podiam os navegadores seguir para os seus objectivos pessoais. Quer isto dizer que a «companhia comercial» só podia entrar em acção depois de cumpridos os compromissos guerreiros assumidos perante o príncipe.

Não era este o tipo da viagem até então vulgar, mas lendo a *Crónica* verifica-se sem dificuldades que as armadas desse tempo se podem repartir por três tipos diferentes:

- 1.º Viagens exclusivamente de reconhecimento, em que se procurava navegar além do ponto antes atingido (estão neste caso as duas primeiras viagens de Gil Eanes), podendo eventualmente procurar-se o estabelecimento de relações com as populações locais, no sentido de virem a ser no futuro estabelecidas trocas comerciais;
- 2.º Viagens em que por ordem expressa de D. Henrique, ou de seu irmão D. Pedro, os navegadores eram obrigados a

cumprir determinadas missões de reconhecimento ou ocupação, podendo depois entregar-se a actividades relacionadas com os seus interesses imediatos (é o caso das duas viagens de Lançarote, em que Gil Eanes participou);

- 3.º Viagens que tinham por único objectivo o comércio, o assalto a populações ribeirinhas e a captura de escravos (tipo de navegação que terá sido porventura a de Gil Eanes, quando falhou a passagem do Cabo Bojador, em 1433).

Apesar disso, Gil Eanes não terá estado envolvido em grandes negócios, ou, pelo menos, já o não estaria quando Lançarote abriu mão do comando que lhe pertencia e, depois «da tomada desta ilha», declarou que cada um podia dispôr livremente de si. Tinha-se, deste modo, a desejada possibilidade de se fazerem boas presas e bons negócios mas Gil Eanes fez parte do pequeno grupo dos que entenderam ser preferível regressar de imediato a Portugal, dando todos como razão, segundo nos diz Azurara, que «as suas caravelas eram pequenas e o inverno era mui acerca», pelo que consideravam arriscada a sua permanência naqueles mares.

E é esta a última referência ao navegador que chegou ao nosso conhecimento.

Homem de Lagos, marinheiro e explorador, Gil Eanes, pelo que hoje dele sabemos, valerá mais como símbolo da expansão portuguesa, do que pelos actos que praticou, e que estarão porventura deficientemente documentados. De importante é de reter que ele dobrou o Cabo Bojador; e foi este seu acto, considerado então arrojado, o que marca o início da partida de barcas, barineis e caravelas para mares desconhecidos que orlavam uma costa africana, igualmente desconhecida. A importância que tal arrancada teve na transformação do mundo, todos nós a reconhecemos. E na sua aparente modéstia de navegador quase ignorado, Gil Eanes deu o primeiro passo para essa grande aventura do saber geográfico, que só ficaria concluída meio milénio depois.

PALAVRAS DO PRESIDENTE DA SOCIEDADE
DE GEOGRAFIA DE LISBOA Cte. SERRA BRANDÃO

Em nome da Sociedade de Geografia de Lisboa, queria dar as boas vindas à Academia de Marinha, que pela primeira vez se reúne nesta casa e felicitá-la por tão feliz iniciativa. Pelos estatutos da Sociedade de Geografia, esta instituição científica e cultural de utilidade pública, não deve alugar nem emprestar as suas salas. Consideramos que se tratava duma excepção muito honrosa, para tratar de um tema que a todos nos liga a Sociedade de Geografia, a Academia de Marinha e o País, e por essa razão aqui nos reunimos.

Mais do que uma grande aventura, uma meritória acção missionária ou um avisado acto estratégico, os Descobrimentos foram um projecto científico de interesse universal: a caravela portuguesa foi uma importante peça desse grandioso projecto.

A Sociedade de Geografia sente-se muito orgulhosa e muito honrada em receber a Academia de Marinha em sua casa.



INTRODUÇÃO PELO PROF. ENG.º ARANTES E OLIVEIRA

Senhor Cte. Serra Brandão ilustre Presidente da Sociedade de Geografia, a Academia de Marinha é que se sente muito honrada por ter reunido nesta casa de tão antigas tradições científicas e que V. Ex.^a tão amavelmente cedeu abrindo uma excepção, como acaba de dizer. Eu não queria dar a palavra ao senhor Presidente da classe de Artes Letras e Ciências, porque é esta classe que promove esta reunião, sem primeiro lembrar um membro da Academia que nos era muito querido, desempenhava inclusivamente funções de direcção e que é o senhor Dr. João da Gama Pimentel Barata. De facto trata-se dum primeiro painel sobre a Caravela Portuguesa e por todos nós que o conhecemos, sabíamos como ele era um especialista de reputação mundial, não fomos só nós, que o conhecemos, mas outros que o não conheciam mas sabiam de facto do elevado mérito do Dr. Pimentel Barata e é com muita pena e saudade que nós o recordamos.

Lembro-me que um dia o Sr. Alm. Teixeira da Mota, também já falecido, me disse que o Dr. Pimentel Barata era o maior especialista de Arqueologia Naval, ora estas palavras, ditas por quem certamente não as ia dizer em vão, disse-mas a mim, portanto um testemunho que eu presto, são de facto um testemunho inesquecível e bastante importante do mérito científico do Dr. Pimentel Barata.

Aproveito portanto esta cerimónia para entregar a Sr.^a D. Maria de Lourdes Pimentel Barata uma placa que foi entregue ao Prof. Luís Albuquerque, que é Vice-Presidente da Academia e Presidente da classe da História Marítima por colegas brasileiros, reunidos na V reunião Internacional da História Náutica e da Hidrografia. Esta placa diz:

«À Exm.^a Senhora D. Maria de Lourdes da Gama Pimentel Barata os amigos companheiros e admiradores do

saudoso Dr. João da Gama Pimentel Barata, reunidos na V Reunião da História Náutica e da Hidrografia oferecem testemunhando o seu maior apreço. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, Outubro de 1984.»

Posto isto transmito a palavra o Sr. Almirante Rogério de Oliveira que apresentará o 1.º painel da Caravela Portuguesa.

PALAVRAS PROFERIDAS PELO C/ALM.
ROGÉRIO DE OLIVEIRA NA ABERTURA
DO 1.º PAINEL SOBRE A CARAVELA

Senhor Presidente da Academia de Marinha
Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa
Prezados Confrades
Senhoras e Senhores

A caravela foi a obra de arquitectura naval mais relevante na epopeia marítima portuguesa, e é hoje e será no futuro o mais alto símbolo dessa epopeia. Disse o Comte. Lopes de Mendonça: «Se algum dia a língua portuguesa se sumisse no pélagos das tradições obscuras, a palavra 'caravela' seria bastante para recordar à Humanidade a história de um pequeno povo, empenhando esforços de gigante para o desenvolvimento do mundo».

Que a caravela é um tema sempre grato aos estudiosos da história marítima é ponto assente. Apesar disso a sua morfologia e operacionalidade não têm na época actual sido estudadas com a extensão e profundidade desejáveis, salvo muito honrosas excepções. É aos Portugueses que compete fazer tal estudo. Valho-me de novo de uma citação, desta vez do Comte. Quirino da Fonseca: «mais que a estranhos, caberá aos investigadores portugueses averiguar e definir com o possível rigor as particularidades daquela espécie de navio que nos foi peculiar e desempenhou a esse tempo uma acção de excepcionalíssimo alcance.»

Na época que atravessamos perfazem-se cinco séculos sobre a era da nossa expansão marítima. Já se recordaram os feitos de Gil Eanes e Diogo Cão, e dentro de poucos anos celebraremos o meio milénio das fantásticas viagens de Bartolomeu Dias e Pedro Álvares Cabral.

A viagem de Bartolomeu Dias foi talvez a maior efectuada por caravelas, em expedição descobridora de terras e rotas. É pois natural que este acontecimento que se comemorará em 1988, venha a concentrar a

atenção dos arqueologistas e historiadores sobre a embarcação que os Portugueses idearam e contruíram, para marear contra o vento e explorar os portos e costas. E a provar isto aí está o facto de se encontrarem em curso projectos de reprodução de caravelas para participação nas comemorações do descobrimento do Cabo da Boa Esperança.

Entendeu a Academia de Marinha que é chegado o momento de se retomar e incentivar o estudo e pesquisa sobre essa embarcação, a um templo simples e misteriosa, que se extinguiu quási sem deixar rasto, legando-nos uma lenda que se impõe desvendar, para melhor compreender a sabedoria dos construtores navais, a perícia dos pilotos e a têmpera dos marinheiros, da era das descobertas.

Não sendo possível por ora organizar-se uma exposição e discussão programada sobre esse assunto, optou-se por uma discussão livre, um debate informal e desinibido. Daí a razão de ser desta reunião, sob a forma de um painel.

Esta sessão informal não exclui todavia a solenidade que por natureza lhe está intrínseca. É que falar da caravela portuguesa é imperativamente evocar, não só os heróis do mar dos anos quinhentos, os cientistas e architectos dessa época como Manuel Fernandes e o Padre Fernando de Oliveira, mas principalmente prestar tributo aos que mais tarde, afincadamente e com fulgor insuperável, se dedicaram ao estudo histórico e arqueológico, legando-nos conhecimentos inestimáveis: Comtes. Lopes de Mendonça e Quirino da Fonseca, Almirantes Brás de Oliveira e Gago Coutinho.

O início desta sessão foi exactamente o índice dessa solenidade ao honrarmos a memória do extraordinário arqueologista naval contemporâneo e o nosso saudoso confrade, o Dr. Pimentel Barata.

Aos membros da Academia de Marinha e outros estudiosos das coisas do mar, direi que a melhor maneira de admirar e homenagear as acções e o talento destas figuras históricas, é exactamente prolongar o seu trabalho, aprofundando-o. Tarefa difícil por certo, se se considerar que ele foi em muitos sectores exaustivo e aparentemente inultrapassável. Mas não impossível. Temos a nosso favor o progresso científico e tecnológico de mais de meio século, o que nos permite interpretar com maior rigor e mais larga visão o fenómeno da construção e exploração da caravela.

É nesses entido que a Academia de Marinha espera contribuir para o definitivo retomar da investigação arqueológica, sendo esta reunião uma primeira tentativa de incentivação e dinamização.

Os participantes neste painel são personalidades bem conhecidas. Naturalmente que a sua apresentação curricular tem de ser dispensada dada a limitação de tempo. São personalidades distintas na sua actividade profissional. Oriundos dos vários sectores de actividade possuem uma faceta comum: a paixão pela náutica e pelos navios.

A todos a expressão sincera de agradecimento da Academia de Marinha por terem aceitado participar neste painel sobre a caravela portuguesa.



PALAVRAS PROFERIDAS PELO ENG.º
GUIMARÃES LOBATO
MODERADOR DO PAINEL

Minhas senhoras e meus senhores, caros confrades, senhor Presidente da Sociedade de Geografia, senhor Presidente da Academia de Marinha.

Foi-me extremamente grato aceitar esta posição de moderador, não por conhecimentos, que apenas os tenho por leitura e paixão pelas coisas náuticas, mas mais por, nos últimos tempos, ter-me dedicado a acompanhar um grupo de estudiosos na criação duma reconstituição da caravela portuguesa da época dos séculos XIV e XV.

Este grupo (já irei apresentar as pessoas que estão a trabalhar nele) iniciou aquele estudo por duas razões:

Primeira, pela continuidade da paixão pelas coisas náuticas de que são possuidores e que certamente gostarão de passar às gerações vindouras os trabalhos e estudos feitos; em segundo lugar, porque assunto de tão grande interesse não podia deixar indiferentes os membros da Academia de Marinha e da Liga dos Amigos do Museu de Marinha e todos aqueles que se dedicam aos estudos náuticos. Todos os que andam um bocado nas reuniões internacionais pugnando pelas posições de Portugal não podiam deixar, de qualquer maneira, de defender uma posição histórica que só nos pertence a nós: é que em 1988 comemora-se o quinto centenário da descoberta do Cabo da Boa Esperança pelo navegador Bartolomeu Dias.

Tive ocasião de dizer numa reunião internacional em Londres que nós, em Portugal, avocavamos inteiramente a prioridade desta comemoração. Espero bem que outras entidades responsáveis deste País se debrucem, de facto, sobre esta data que é extremamente importante para

Portugal e para o Mundo. É uma data de interesse universal mas que exige a participação efectiva dos portugueses para a sua comemoração.

Como tive também ocasião de dizer, considerava, talvez, mais importante para o Mundo o facto histórico da descoberta do Cabo da Boa Esperança do que pôr, no nosso tempo, um homem na Lua.

Com efeito, só por força dos conhecimentos científicos que os portugueses então possuíam e de muita devoção, foi-lhes possível atingir aquele objectivo, apesar de todas as vicissitudes que tiveram de enfrentar, sem disporem dos equipamentos tecnológicos que apoiam as modernas expedições.

Ao contrário do que aconteceu com os exploradores da Lua que estavam em contacto permanente com a base, os portugueses partiam e só passado muito tempo se sabia se tinham ou não conseguido atingir os objectivos das suas missões.

Não me quero alongar mais e para dizer que este primeiro painel é extremamente importante, porque está intimamente ligado a uma tentativa de dois grupos que estão a trabalhar nesta matéria, ou seja reconstruir as caravelas para podermos, em 1988, seguir com eles a caminho do Cabo da Boa Esperança para comemorar esta data histórica tão portuguesa.

O Senhor C/Almirante Vasco dos Santos Viegas que todos nós conhecemos, figura grada da Marinha, vai-nos falar exactamente sobre os problemas da concepção até ao fim do século XV das evoluções da caravela e passagem para os navios seguintes:

O Senhor Dr. Manuel Leitão procurou encontrar uma primeira explicação para a forma como a caravela era manobrada.

O Eng.º Rodrigues Branco vai-nos falar sobre a investigação que tem estado a fazer das técnicas de construção das Caravelas.

O Sr. Maquetista Manuel Carrelhas vai-nos falar sobre a construção propriamente dita das caravelas.

Finalmente o Prof. Lixa Filgueiras fará uma apresentação das necessidades de estudo que este primeiro painel mostra, das origens históricas destes problemas de interesse para o nosso País; do cuidado a ter no prosseguimento desses estudos e, fará, finalmente, um apelo à continuidade dos grandes trabalhos de investigação que foram efectuados pelo Dr. Pimentel Barata.

Iremos ter uma apresentação dos intervenientes durante cerca de 1 hora; haverá depois um quarto de hora de intervalo para descanso e troca de impressões. Teremos depois mais uma hora de actividade, dividida pelos 4 ou 5 assuntos que iremos tratar, para que os presentes intervenham e possa haver uma troca franca de impressões sobre a matéria que nos interessa hoje.

Não tentaremos tirar conclusões, porque seria supérfluo e inoportuno. Penso que poderemos, pelo menos, arrumar certo número de ideias, sistematizá-las e orientar de facto o prosseguimento dos trabalhos que em tão boa hora foram iniciados.

Dou agora a palavra ao Sr. C/Alm. Santos Viegas.

PALAVRAS DO C/ALMIRANTE VASCO DOS SANTOS VIEGAS

INTRODUÇÃO

Sr. Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, Presidente da Academia de Marinha, minhas senhoras e meus senhores.

Nesta distribuição de tarefas coube-me a missão de fazer a introdução geral ao problema, com incidência nos aspectos que o Sr. Eng.º Guimarães Lobato acabou de referir. Ora não é possível neste momento, fazer uma introdução articulada, ou um discurso coerente sobre a caravela, porque a desproporção, entre o âmbito que a caravela teve e os pouquíssimos factos que se conhecem, é enorme.

Quanto a esse âmbito, nós estamos há muito habituados a só considerar a caravela ligada aos descobrimentos portugueses: isso por si só, já é um mundo, mas a caravela não foi só isso, nem antes, nem durante, nem depois. E a permanência, só para dar uma ideia desse âmbito, a permanência temporal dela, poderia ter sido qualquer coisa como da ordem dos seis ou sete séculos. A sua difusão territorial, pois navegaram desde a Índia ao Mediterrâneo, ao norte da Europa, às Américas, foi enorme. A variação dos tipos foi grande, pois houve vários tipos. A sua influência em toda a construção naval europeia foi também muito grande: teve descendência directa, que ainda está mal averiguada, noutros tipos de embarcação. O seu relacionamento com outros tipos de embarcação (e navios da época foi muito estreito, a ponto de nada se poder investigar e dizer sobre a caravela, sem ser em ligação com outros tipos que havia então.

Portanto o âmbito é este. E neste momento, o que eu penso que pode interessar mais, é tentar alargar e delimitar o âmbito do que foi a caravela. Com os pouquíssimos dados e factos que conhecemos, a única coisa a fazer é uma série de flashes, de apontamentos, não muito articulados,

mas que sejam significativos, para atingir este objectivo que é alargar e delimitar o âmbito e o perfil da caravela.

DESCOBRIMENTOS

Pois como disse, estamos muito habituados a ligar a caravela com os descobrimentos. Ela aparece nas crónicas da época, ligada aos descobrimentos na década de 1430, 1437 aproximadamente. É assim que tomamos conhecimento que ela faz parte, dos primeiros navios que foram enviados à costa de África, logo a seguir a ter sido dobrado o Cabo Bojador. Também se diz que ela foi escolhida para substituir as barcas e os barineis por ter mais qualidades para o efeito e é altamente provável que essa Caravela fosse uma caravela de pesca algarvia, como havia muitas e em grande quantidade que se empregavam na pesca no Algarve; e que teria sido uma caravela pequena e que teria sido escolhida precisamente pelas suas qualidades. Tinha pouco calado, era bolineira e portanto era um instrumento bastante próprio para explorar as costas e os seus acidentes.

PERÍODO ANTERIOR

Mas já nessa altura a caravela não era só isso: já havia 2 séculos, documentados em arquivos históricos, em que ela existia; e concerteza antes disso já existia pelo menos há mais de um século, ou século e meio. Mas ao mesmo tempo que ela estava a começar esta tarefa dos descobrimentos, na década de 1430, já ela navegava pelo norte da Europa e pelo Mediterrâneo. Eram Caravelas muito maiores e em funções de transporte.

Portanto penso, que devemos sair um pouco deste contexto dos descobrimentos e procurar delimitar e alargar o seu âmbito. Só para dar uma primeira ideia do que nessa época ela era na Europa e no Mediterrâneo, faço referência e vou-me servir ao longo daquilo que vou dizer, dum trabalho que foi apresentado o ano passado, na quarta reunião da história náutica e da hidrografia por Malcon Elber, sobre a Caravela. Precisamente, diz ele a determinada altura que, com o avanço do século XV e os princípios do século XVI, Caravelas e uma variedade de barcos costeiros relacionada com ela de várias formas e em diferentes graus, tornam-se uma vista usual nos portos europeus do Egeu e Adriático até à costa da Irlanda, Inglaterra e Flandres; foram elas a marca duma era, quer dizer as caravelas foram a marca duma era dentro da sua classe de navio.

PRIMEIRAS REFERÊNCIAS

Vejamos agora a 1.^a referência histórica, já bastante conhecida de todas as pessoas que se preocuparam minimamente com este problema da caravela, que é o célebre foral de Vila Nova de Gaia, onde pela 1.^a vez ela aparece juntamente com outros tipos de embarcações (todas maiores, porque tem a mais baixa taxa de porto) como a burcia, o Burcadus Trincatus, a barca seeira e a pinaça. Estes quatro e a caravela, além de outros tipos de embarcações que há conhecimento que havia nessa altura e que não são referidos neste foral, como é o Balliner que era uma embarcação da Biscaia e que se pode considerar que era o melhor barco para o Atlântico, para o norte do Atlântico, naquela altura, são as embarcações mais conhecidas desta época. Não é só neste foral que aparece pela 1.^a vez a referência da Caravela: mais ou menos na mesma época há o foral de Paredes em que, como sabem, aparece também nele referida a caravela, neste último como embarcação de pesca e no primeiro como embarcação de transporte. Há uma referência antes disso que é em 1226, uns anos antes, em que aparece uma caravela incorporada numa esquadra inglesa de regresso da Gasconha a Inglaterra, uma caravela de 20 a 30 toneladas, e talvez seja esta a 1.^a referência histórica que aparece sobre a caravela; e já andava ela na Biscaia a fazer transportes para a Inglaterra, portanto isto 2 séculos antes de ter sido incorporada na missão dos descobrimentos; e mesmo assim é possível que já existisse desde algum tempo antes.

POSSÍVEIS ORIGENS

Uma das coisas que me pediram para dizer foi qualquer coisa sobre as suas origens. Ora sobre as origens ninguém sabe: cada um terá a sua opinião. Naturalmente eu tenho a minha e poderei dizê-la.

Das várias hipóteses que foram apresentadas quanto à origem da Caravela, eu penso que podemos artibuir um significado especial ao sufixo *ela*; que signifca, em determinadas palavras em português, conjunto de objectos. Pode-se aceitar que caravela seria um conjunto de caravos.

Ora o que é que isto quer dizer. Quer dizer que se reuniam caravos que eram umas embarcações pequenas no género do dori que haveria nessa altura e que empregavam na pesca e que seriam em conjunto transportados para um determinado local de pesca. Há referências históricas em em relação à Póvoa de Varzim, a Azurara e a Espozende, todas no século XIII, mas com referências ao século XII, e que ainda podem ser mais

antigas em que os pescadores do norte de Portugal se deslocavam para as rias de Vigo para pescarem. Instalavam-se em terra pescavam, salgavam e mandavam na caravela o peixe para terra. Ora quer dizer, tudo isto pode apontar para uma hipótese que eu ponho de que a caravela fosse uma barca, que era o barco mais vulgar nessa altura. Uma barca que se teria especializado e fosse empregue para transportar caravos ao longo da costa par outras zonas de pesca inclusivamente outros barcos de pesca. E não nos devemos esquecer que logo no século XIV há aquele conhecido contrato dos comerciantes do Porto com o rei de Inglaterra que entre outras coisas, acordavam pescar na costa sul de Inglaterra. Ora o que iam pescar na costa sul de Inglaterra já era o bacalhau. Portanto é altamente provável que, em pleno século XIV saíssem dos portos de Portugal para pescar bacalhau na costa sul de Inglaterra; saíssem, e sabendo nós como o bacalhau se pescava, talvez tivessem um tipo de organização, muito parecido com aquele que existiu durante séculos e que chegou até nós, com os bacalhoeiros.

Portanto a caravela neste contexto podia ser uma barca que se especializou ora por condições de habitabilidade, ou qualquer outras, para esta função, que de resto, se manteve até aos nossos dias: esta é apenas uma hipótese. Há as outras, que toda a gente conhece, mas uma vez que me pediram para falar qualquer coisa sobre as origens, a minha opinião sobre as origens é essa: portanto um tipo de embarcação intimamente inserida na tradição da arqueologia naval do Norte de Portugal.

EXPANSÃO EXTERNA

Só queria acrescentar, mas há pouco tempo para isso, um aspecto que tem sido pouco conhecido que é a difusão a partir das primeiras décadas do século XV que ela teve para o Norte da Europa e para o Mediterrâneo: tanto num sítio como noutra teve uma expansão enorme; e teve expansão não só como meio de transporte no Mediterrâneo, e no Norte da Europa, como também, inclusivamente isto é conhecido de todos, veio a ter uma grande influência na construção naval. Porque tanto no Norte da Europa como no Mediterrâneo, está hoje averiguado, que este tipo, de construir a ossada e forrar não era o usual, era uma tradição da construção naval portuguesa que foi levado para o Norte da Europa, a pedido de Filipe o Bom, duque de Borgonha, com sabem; e deu origem ao desenvolvimento na construção naval europeia, daquele tipo que ficou assinalado como o Carvel-built.

MÉTODO DE CONSTRUÇÃO

Tudo isto é muito interessante e havia muitas coisas para dizer sobre essa expansão, mas, como o tempo é pouco, eu só queria referir que, para além de tudo isto que se passou até ao século XV, no século XVI, deu-se o desaparecimento de vários tipos, como a caravela redonda.

E queria só referir um aspecto, que considero muito importante que é em meados do século XVI se ter dado uma evolução, um aperfeiçoamento, da caverna mestra. Quer dizer, até aí as cavernas mestras tanto da caravela como das outras embarcações (isso é patente, de resto, no Livro das Traças da Carpintaria e noutros) o traçado das cavernas mestras de todos os navios eram uma circunferência dum só centro; tinham fundo chato mas depois os braços eram de um só centro. Ora em meados do século XVI, não só no traçado da caravela, mas também das naus e até dos galeões, começam a aparecer tentativas de construção duma caverna mestra diferente desta, e que teve vários aspectos, e várias tentativas, porque a geometria nessa altura era muito pouco conhecida, além da régua e do compasso, pouco mais se conhecia. Mas veio a evoluir rapidamente e posso dizer que nas décadas finais do século XVI já tinha adquirido o tipo oval. O tipo oval quer dizer; o tipo constituído por duas circunferências emendadas, uma de raio pequeno em baixo e uma de raio maior em cima. É nítido nos planos e nas descrições do Livro das Traças de Carpintaria este tipo oval, que vai ter uma grande influência no futuro, porque vai ser empregue em todos os navios do século XVII. Estendeu-se depois aos outros tipos de navios, inclusivamente à própria nau que aparece no Livro das Traças da Carpintaria. A caverna mestra da nau oval, está lá nitidamente posta, e depois veio dar origem a todos os navios do século XVIII: isto é, todos os navios modernos, já aperfeiçoados, surgem da evolução desta caverna mestra, e que depois arrasta consigo, todo o resto da construção.

É evidente que nesta altura, as cavernas de conta tiveram de ser diminuídas em número par ser possível graminhá-las, mas isso é um aspecto que o senhor Eng.º Rodrigues Branco poderá falar melhor que eu.

Portanto teria mais coisas a dizer, mas limitei-me a dar uns apontamentos com o objectivo de delimitar, e de tentar criar as fronteiras dentro da qual este instrumento único que é a caravela, que teve tanta permanência, tanta difusão, poderá ser abordado.

PALAVRAS PROFERIDAS PELO ENG.º
RODRIGUES BRANCO

Algumas reflexões sobre a Caravela

O tipo genérico de navio designado por caravela existiu em Portugal pelo menos entre os séculos XIII e XVII, teve portanto uma vida de meio milénio. Num tão longo período operacional, só explicável pela lentidão com que se processou, nesses séculos, o desenvolvimento tecnológico, a caravela conheceu certamente vários sub-tipos e aperfeiçoamentos resultantes de adaptações quer à especificidade das operações a executar quer às condições em que foi envolvida. A partir do século XVI a caravela foi progressivamente caindo em desuso como navio oceânico mas subsistiu como navio de cabotagem e de pesca. Nesta actividade chegou aos nossos dias na versão da lancha «tremalho» do sotavento algarvio.

Em comparação com outros tipos genéricos de navios existentes no mundo nesses recuados tempos, a caravela deve a sua celebridade ao facto de ter sido a solução tecnológica, optimizada para a época, de navio que tornou possível a exploração da costa ocidental africana e a passagem para o Oceano Índico num grande plano de ligação com o Extremo Oriente.

Apesar de tudo isto a caravela não é conhecida com o rigor desejável nos seus diferentes sub-tipos e no respeitante ao seu aparelho e manobra apresenta ainda muitos aspectos pouco esclarecidos. Infelizmente não foi ainda possível encontrar um casco de uma caravela ou um modelo reduzido. Ter-se-ia assim a probabilidade de confirmar hipóteses e esclarecer lacunas.

É curioso verificar que a existência da caravela cai na parte final de um período de cerca de 1000 anos que constitui um hiato na arqueologia naval. Por que foi possível encontrar restos de navios ou mesmo

modelos, conhecem-se melhor os navios da antiguidade do que os navios da era dos descobrimentos. Por outro lado a partir do final do 2.^a metade do século XVII já aparece documentação técnica que permite um conhecimento perfeito dos navios.

As fontes informativas que dispomos para conhecimento da caravela podem dividir-se, em termos gerais, em 2 grupos:

- um grupo iconográfico constituído por desenhos e esboços que se encontram nos documentos históricos referentes a feitos, vistas de portos, cartas e portulanos. Neste grupo destaca-se pelo rigor da forma e pormenores o exemplar da caravela pintado num dos painéis da Madre de Deus e referentes à transladação das relíquias de Santa Aua, do final do século XV;
- um outro grupo de documentação técnica que se refere às proporções do casco e em parte à sua estrutura e que se baseia fundamentalmente nos seguintes 4 livros:
 - «Livro Náutico» que é uma colectânea de manuscritos, em grande parte relativa a assuntos náuticos (fins do século XVI);
 - «Livro da Fábrica das Naos» (1570-1580) do Pde. Fernando Oliveira. É o texto em português de um manuscrito em latim «Ars nautica» do mesmo autor;
 - «Livro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e Medidas para se fazerem toda a Navegação assy d'Alto Bordo como de Remo» (1616) do mestre de Carpintaria Manuel Fernandes;
 - «Livro Primeiro de Architectura Naval» (1.^o quartel do século XVII) do architecto João Baptista Lavanha.

No estudo desta documentação é justo salientar os nomes do Cte. Quirino da Fonseca, do Alm. Gago Coutinho e do Dr. Pimentel Barata. A este último deve-se ainda a descoberta do paradeiro do livro de João Baptista Lavanha e do seu estudo exaustivo.

É muito difícil, com as fontes documentais existentes, ir mais além do que foram os investigadores referidos, nomeadamente o Dr. Pimentel Barata e podemos assim considerar como razoavelmente conhecidos os cascos das caravelas referidas nos livros acima mencionados. O problema

do aparelho que originou a célebre contenda entre Cte. Quirino da Fonseca e o Alm. Gago Coutinho, que tudo indica tenha sido resolvido a favor deste último, parece constituir um capítulo em que é necessário procurar outras vias que permitam compreender melhor os fenómenos envolvidos. Entre estas vias estão necessariamente a experimentação e a análise da manobra dos navios com bastardos que ainda teimam em existir no Golfo Árábico e na Costa Malabar.

No âmbito desta mesa redonda parece-me interessante fazer alguns comentários às características técnicas da documentação acima referida. Estas características refletem naturalmente o nível de conhecimento científico que possuíam os arquitectos e mestres carpinteiros dessa época e permitem inserir as soluções por estes encontradas na evolução da construção naval.

Na introdução da sua monografia «O Traçado das Naus e Galeões Portugueses de 1550-80 a 1640» o Dr. Pimentel Barata refere:

«Em regra, os textos que se conhecem, anteriores ao final do século XVII limitam-se à descrição muito incompleta e quase sempre deturpada de um único tipo de navio, e são omissos em pormenores essenciais, porque os autores dos textos entendiam que eram tão correntes que não valia a pena mencioná-los, ou não tinham conhecimento perfeito do assunto ou se o tinham, ocultavam tais pormenores por questão de segredo profissional.

Quanto aos desenhos, são quase sempre muito simplificados e reduzidos à quilha, roda de proa, cadaste, caverna mestra, almogamas e manco de popa, que eram de facto os elementos fundamentais do traço do casco do navio.

Penso que esta realidade é perfeitamente explicável tendo em atenção o conhecimento existente na época.

A representação geométrica de uma superfície pode ser feita através do projecção das secções obtidas pela intersecção da referida superfície por um feixe de planos paralelos equidistantes. Trata-se do método das projecções cotadas de que as cartas topográficas, com as curvas de nível, são exemplos comuns. Este método, porém, só começou a ser utilizado na construção naval a partir do fim do século XIX e é uma consequência da Geometria Descritiva criada por Monge (1746-1818). Desconhecendo estes conceitos os arquitectos e mestres carpinteiros da época dos descobrimentos não tinham outro processo senão o de desenhar as peças fundamen-

tais do casco e descrever em termos, digamos, de «receita de cozinha» o modo como essas peças eram traçadas e como se fazia a sua montagem no casco.

É também explicável por desconhecimento de conceitos matemáticos a utilização quase exclusiva de arcos de círculo no traçado da roda de proa, cavernas e manco de popa assim como o uso de graminhos para definir a variação de forma e posicionamento das cavernas entre as almogamas.

Como se sabe é devido a Descartes (1596-1650) a descoberta da possibilidade de definir um ponto, através das suas coordenadas, num referencial. Com esta descoberta conseguiu ainda fazer a ligação da geometria com a álgebra.

Não sabendo, ao tempo, ligar a um referencial uma curva ou uma superfície, os mestres carpinteiros tinham que usar métodos mecânicos de obtenção de curvas e daí a utilização cómoda do compasso. Está também nesta linha de pensamento o uso de graminhos, com diferentes possibilidades de variação, pois igualmente era a maneira que conheciam de gerar superfícies, isto é, fazendo variar por um processo mecânico a sua secção recta ao longo da quilha.

Também como consequência do traçado da caverna mestra e do manco de popa o casco da caravela era, nas suas obras vivas, uma superfície convexa, isto é, nenhuma baliza, tinha nessa zona inversão de curvatura como apresentam as embarcações actuais.

O traçado das cavernas que enchiam a quilha, para além das almogamas, embora com forma idêntica à da mestra, eram por assim dizer, traçadas a olho. O mestre carpinteiro servia-se de armadoiras, longas cintas de madeira que, pregadas em locais indicados na roda de proa, nas cavernas de conta e no manco, materializavam o contorno do casco. Após esta operação havia que tomar as medidas para se poder fazer a sua traçagem.

É curioso registar que Lavanha apresenta um processo da sua invenção que no fundo consiste em desenhar o alçado lateral e a planta e nestas vistas tirar as medidas necessárias. Não sei se Lavanha teria sido o único a descobrir tal método, assunto que tem interesse investigar, mas pelo menos demonstra possuir um conhecimento verdadeiramente de vanguarda para a época. De resto os desenhos com que acompanha o seu Livro de Architectura, os primeiros que se conhecem com tal pormenor neste

campo, alguns feitos em perspectiva e à escala, colocam-no certamente no início da utilização do desenho industrial.

Por último quero mencionar a necessidade que se sentia, à época, de se normalizar, como hoje diríamos, as dimensões e formas das peças constitutivas dos cascos das caravelas e outros navios, para os diversos portes. Essa necessidade é referida com veemência tanto por Fernando Oliveira como por Lavanha que se colocam assim numa posição de pioneiros.

Por um lado, essa necessidade respondia logicamente à exigência de se obterem boas construções baseadas na experiência evitando-se os desastres que se vinham a verificar. Iniciava-se assim o processo de formulação das regras de construção, «os regimentos», a usar quer no projecto quer nas inspecções e que cerca de 2 séculos mais tarde constituiria o campo de actividade das sociedades classificadoras.

Por outro lado, como o cálculo só viria a ser descoberto no final do século XVII simultaneamente por Newton (1642-1727) e Leibnitz (1647-1717), os conceitos da teoria do navio só se iniciaram no primeiro quartel do século XVIII sendo de mencionar os nomes do Bouger (1698-1758) e de Euler (1709-1783). Desconhecendo por completo estes conceitos os arquitectos e mestres carpinteiros navais da era dos descobrimentos só baseando-se na sua arte, fruto da muita experiência e capacidade de análise, podiam construir navios par responder às necessidades específicas dos armadores. A normalização de dimensões permitia a fixação de marcos de referência de que partiam para, por interpolações judiciosas, dimensionarem os navios consoante as características requeridas.

Por tudo o que se acaba de mencionar, necessariamente a traços largos, podemos perceber o esforço de análise, de criatividade, de formação, combinado com muita ousadia, que permitiu a construção dos navios dos nossos marinheiros da época dos descobrimentos. É justo afirmar que toda essa acção se enquadrou perfeitamente na epopeia dessa época.



PALAVRAS PROFERIDAS PELO
DR.º MANUEL LEITÃO

Trabalho apresentado na sessão plenária da Academia de Marinha, que se realizou na Sociedade de Geografia de Lisboa, no dia 12 de Dezembro de 1984 (Sessão consagrada ao «Primeiro Painel sobre a Caravela Portuguesa»).

Recebi, por iniciativa do meu amigo, o Almirante Rogério de Oliveira, um amável convite para comparecer neste colóquio e comunicar, aos ilustres académicos presentes, algumas das ideias que emanaram do meu estudo de uma caravela que a Associação Portuguesa de Treino de Vela (APORVELA) tenciona mandar construir para uma viagem comemorativa, até à África do Sul, em 1988, para festejar o Aniversário da rondagem do Cabo de Boa Esperança por Bartolomeu Dias. Venho por isso, oferecer algumas das minhas modestas sugestões sobre o que devia ter sido este tipo de barco, que tanto contribuiu para a descoberta dos caminhos marítimos do Atlântico Sul, Oceano Índico e Oriente.

Devo dizer, em primeiro lugar, que apesar da existência de trabalhos contemporâneos ou mais recentes que tratam das caravelas do Infante D. Henrique, as conclusões apresentadas têm sido de certo modo controversas; ou pela falta de clareza dos documentos antigos que foram consultados, ou pela falta de prática do mar e contacto directo com tais navios, pelos investigadores modernos.

O Contra-Almirante João Brás de Oliveira disse claramente:

«Tendo-me referido a quadros e desenhos, devo advertir que mal governado vai em busca da verdade quem piamente acreditar em tudo o que vir. Pintados por quem das coisas do mar pouco sabia, têm o aspecto geral, mas toscamente debu-

xado. Muitos deles, se forem reconstruídos como figuram nos mapas e portulanos, com certeza nem podiam flutuar».

Cecil Torr partilha essa opinião quando diz, no seu trabalho «ANCIENT SHIPS», Cambridge 1895:

«A great many of their works are nothing more than careless compilations from those of earlier date, and hardly any of them fail to repeat a few exploded blunders».

Cito dois exemplos das dificuldades que podem surgir ao longo dum trabalho de prospecção nesse domínio:

- o das *cavernas de conto*, tão enigmáticas para os investigadores da construção naval antiga, porque não se sabia ao certo, até bem pouco tempo, do que se tratava;
- e o do *aparelho e manobra das velas latinas*, assunto tão discutido a propósito da posição da verga por dentro ou por fora, da enxárcia, da forma das velas e da mudança de amuras virando ou não por davante, em vez de cambar em roda.

Recordo, com efeito, as persistentes tentativas do Comandante Fortée Rebello para resolver o problema das cavernas de conto, cujo esclarecimento só veio com a descoberta do LIVRO PRIMEIRO DA ARQUITECTURA NAVAL, de João Baptista Lavanha, na biblioteca de La Real Academia de la História, Madrid, obra transcrita na íntegra e comentada pelo Dr. João da Gama Pimentel Barata em 1965. Foi só então que conseguimos perceber que as cavernas de conto formavam um bloco na parte central do navio, servindo para obter a forma definitiva do casco por meio de armaduras, uma técnica aliás confirmada por meu amigo, o Mestre Henrique da Fonseca, do Seixal, que afirmou ter visto o seu pai construir, em Pardilhó, ria de Aveiro, fragatas do Tejo por este método.

Relembro também o assunto do velame das caravelas, que encontraria talvez mais facilmente uma explicação se observássemos a direcção na qual a ostaga é gurnida, para tornar possível a manobra, ou de cambar em roda, passando toda a vela por ante-a-vante da verga e do mastro, ou de virar por davante, segundo a técnica da passagem do carro da verga por ante-a-ré do pé do mastro. Basta consultar o CADERNO DE TODOS OS BARCOS DO TEJO, de João de Sousa, 1785, e o livro ESTADO ACTUAL DAS PESCAS EM PORTUGAL, de A. A. Balduque da Silva, 1891, para

constatar que deve sempre ter existido, e houve até a viragem do século XIX, barcos com funções diferentes, apresentando uma ou outra das duas modalidades.

Abordei estas questões no meu trabalho, *BOATS OF THE LISBON RIVER: THE FRAGATA AND RELATED TYMES*, publicado pelo National Maritime Museum, em Greenwich 1980, e terei a ocasião de as re-examinar na luz dos dados fornecidos por meu amigo David Goddard, Director do Exeter Maritime Museum, exímio velejador com grande experiência na condução dos barcos árabes, aparelhados de modo semelhante a alguns dos nossos veleiros mais antigos. Inspirei-me também, para a presente comunicação, no livro *THE VOYAGE OF MIR-EL-LAH*, de Lorenzo Ricciardi, Viking Press, N. Y. 1981, e na publicação *THE SINDBAD VOYAGE*, de Tim Severin, G. P. Putnam & Sons, N. Y., 1983.

Como o afirmou tão claramente o Padre Fernando de Oliveira:

«Mudando-se a forma da vela, cumpre mudar-se a forma do fundo, o qual já não pode ser mudado.»

Este erudito marinheiro do século XIV queria dizer, assim, que o casco devia condizer com a armação do barco, visto que esta última se destinava, ou à bolina, ou à navegação com ventos de feição.

Sabemos que, logo que um barco começa a se deslocar, a água situada à vante da proa é empurrada, obrigando o seu nível a subir progressivamente para formar a onda da proa; esta água segue então o costado para contornar o casco no ponto da sua maior largura, ou seja na sua secção mestra, para se desfazer depois na esteira. Um bom barco deixa escapar suavemente a água acumulada pela proa, com um mínimo de turbulência, quando as entradas e saídas do casco são harmoniosas e compatíveis umas com as outras.

A forma da onda da proa é governada pela distribuição dos volumes do casco ao longo das entradas. Se a proa for demasiadamente cheia, o trabalho da deslocação da água terá lugar antes de chegar à secção mestra; e se for excessivamente fina, a maior parte deste trabalho realizar-se-á subitamente, quando a água chega à secção mestra, criando uma turbulência nociva e indesejável. O inverso ocorre na popa e procura-se que a água escapa ali segundo o mesmo ritmo que a acumulação e deslocação produzidas pela proa, para o barco não arrastar consigo uma enorme onda de popa.

Sendo assim, *a uma determinada forma de proa só poderá corresponder, teoricamente, uma única forma ideal de popa*. Não se trata de uma simetria entre proa e popa, porque estas actuam de modo diferente: a primeira tem de vencer a inércia inicial da água parada, enquanto que a segunda trabalha com água já em movimento. É por isso necessário, na maioria dos barcos à vela, ter a parte anterior do casco, até à secção mestra, mais comprida que o resto do navio, a fim de conseguir a harmonia desejada.

A velocidade do veleiro dependerá também do sistema de ondas criada pela deslocação do casco. A distância entre as ondas ao longo do tabuado aumenta com a velocidade, até igualar o comprimento efectivo do barco, ficando este apoiado, então, em duas ondas grandes, uma à proa e a outra à popa.

É evidente que a água contornará mais facilmente um casco menos bojudo, e que a velocidade máxima, num barco bem concebido, aumentará com o comprimento. O LIVRO DAS TRAÇAS DE CARPINTARIA, de Manuel Fernandes, 1616, contém desenhos de uma caravela de 12 rumos de quilha com a relação entre o comprimento e a boca superior a 1:3, e Henrique Lopes de Mendonça, no seu ESTUDO SOBRE NAVIOS PORTUGUESES NOS SÉCULOS XV e XVI, Lisboa 1892, no qual transcreve parte do manuscrito LIVRO NÁUTICO OU MEIO PRÁTICO DE CONSTRUÇÃO DE NAVIOS E GALÉS ANTIGAS, da Biblioteca Nacional, em Lisboa, informa-nos que as caravelas tinham o casco diferente dos outros navios de vela, sendo a relação entre o comprimento e a boca superior a 1:3. Nos planos modernos de iates, as linhas diagonais desenhadas para mostrar o seguimento das juntas das tábuas, dão-nos uma boa ideia do escoamento da água ao longo do casco.

Mas, temos ainda de considerar que no mar, sempre em movimento, não existe um plano de flutuação regular, liso. O veleiro à bolina poderá vencer as ondas eficientemente desde que a distância entre cristas não seja superior a um terço do seu comprimento. Caso contrário, uma ou outra extremidade do casco ficará desapoiado no momento da passagem de cada onda e iniciar-se-á um movimento de basculamento longitudinal que, repetindo-se por inércia, tem o efeito de travar o barco e até o fazer parar, se for imediatamente apanhado pela onda seguinte. O mesmo acontecerá com a proa muito cheia, com reserva de flutuabilidade excessiva, e será necessário, para manter o andamento, arribar francamente, piorando o ângulo de bolina.

Para ser um barco capaz, o veleiro que precisa de navegar contra o vento deverá assim possuir características bem definidas. Em contrapartida,

o barco destinado a navegar sempre arribado, com ventos de feição soprando pela alheta ou a popa,, não precisará de se preocupar tanto com o estado do mar e poderá ter formas mais cheias; mesmo mal concebido ou mal construído, chegará ao seu destino, mais cedo ou mais tarde, se não for no entretanto ao fundo.

No sentido lateral, o barco tipo caravela, com lastro só interior e velas latinas, deverá ter uma secção mestra que lhe proporcione formas que não produzem um balanço excessivo; a recuperação do adorno terá que ser lenta e suave. Isto acontecerá se o volume das obras mortas não for muito grande em comparação com as obras vivas, e se a diferença entre a porção do casco que fica imersa quando o barco adorna e a parte do bojo que sai da água do lado oposto do casco inclinado não for muito grande, também.

No que respeita ao aparelho, sabemos que as velas redondas servem para andar sobretudo com ventos de feição, e que as velas latinas são melhores para a navegação à bolina. Isto, assim como tudo o que já dissemos acerca das qualidades do casco, explica a afirmação do Padre Fernando Oliveira: se quiser bolinar, o tipo de vela terá que ser diferente, mas «cumpre-se mudar a forma do fundo» também; o resto da frase: «o qual já não pode ser mudado» exprime uma noção que aceitamos quase automaticamente hoje em dia, de que *há cascos para bolinar, e outros, de forma diferente, incapazes de bolinar bem.*

As caravelas têm a fama de serem muito veleiras, ou seja bolinadoras, mas não acredito que tivessem a mesma capacidade para a bolina que os iates actuais. Com efeito, mesmo nestes últimos, os ângulos de bolina só melhoraram nitidamente depois da introdução dos novos tecidos sintéticos, tais como o Dacron e o Mylar, que permitiram um corte mais perfeito e aerodinâmico das velas. Os modernos barcos de recreio conseguem virar por ângulos de 90 graus, de bordo a bordo, e os dos anos 30 não chegavam a fazer menos de 100 ou 110 entre bordos. Isto nada tem que haver com o vento aparente, que é a resultante do vento real e do andamento do barco; com efeito, em relação ao seu vento aparente, o iate de regata, uma vez lançado, pode ter, em condições ideais e nas mãos dum bom timoneiro, um ângulo de bolina de cerca de 27 graus.

Ora, a recta que reúne o ponto da amura e a roldana de retorno por onde passa a escota de vela de proa faz, com a mediania do iate moderno, um ângulo de 12 graus aproximadamente. Com o aparelho de verga, não é possível colocar a vela num plano formando, com o eixo do barco, um ângulo que se aproximasse desse valor. O penol da verga cai para sotavento e o pano de linho utilizado nas velas latinas no período dos descobrimen-

tos não permite fazer velas que não embolsam ou não se deformam rapidamente.

Mesmo assim podemos dizer que as caravelas bolinavam bem, graças a seu casco melhorado e às suas velas latinas.

Conseguiam manter rumos de 5 quartas ou 56 graus em relação à direcção do vento real, e a análise do rumo seguido por Bartolomeu Dias quando abandonou a Angra das Voltas para navegar na direcção do SW nos mostra que a sua caravela realizava também este ângulo. Isto constitui, hoje, uma bolina folgada, mas aproxima-se muito da performance dum iate moderno com velas não sintéticas do período de ante-guerra.

Podemos agora considerar a questão da colocação da verga por dentro ou por fora da chamada «enxarcia», fazendo notar, todavia, antes de ir mais longe, que os primeiros barcos dos descobrimentos, as caravelas, não possuíam enxarcias propriamente ditas, com bigotas e enfrexates, mas sim bolinas ou *brandais volantes* que podiam ser tesados ou soltos de acordo com as condições existentes. Uma razão da incapacidade relativa das antigas caravelas de manter ângulos pequenos de bolina era a impossibilidade de tesar suficientemente o aparelho «fixo» com os *materiais antigos*, para conservar os mastros no plano da mediania do barco. Os cabos eram elásticos e precisavam de afinações, e o sistema de fixação dos brandais, não com gatos, mas sim com trambelhos, também não permitia a aplicação da força necessária para manter a inflexibilidade relativa de todo o aparelho. Os mastros tinham, assim, de ser suficientemente fortes para ficar em pé sem sustentação adicional, e os brandais serviam então para assegurar a sua integridade no caso de uma falsa manobra ou de movimentos violentos quando o mar estiver bravo. O meu amigo David Goddard faz-nos notar, aliás, a grande flexibilidade da mastreação nos barcos árabes.

Nos barcos destinados a navegar sempre com ventos largos, de feição, os mastros têm uma grande caimento para vante, a fim de facilitar a manobra de cambar em roda. Esta manobra exige uma ligação muito flexível entre a verga e o mastro, para permitir a rotação da verga em volta do topo quando ela se encontra na posição vertical; o caimento para vante resulta no afastamento do carro da verga do pé do mastro, proporcionando assim mais um espaço para os movimentos do carro no sentido longitudinal. Nos barcos árabes, o aparelho de força da ostaga está situado por ante-a-ré do mastro e tem o seu ponto fixo no convés, muito longe dele. O cabo da ostaga é gurnido da ré para vante antes de dar volta à verga, e a manobra da passagem do carro para mudar as amuras virando por davante torna-se impossível com esta disposição.

Em contrapartida, temos muitos exemplos de barcos portugueses com um caimento menor dos mastros (cerca de 5 graus) e com o aparelho de força colocado por ante-a-vante do mastro; a ostaga é gurnida da vante para ré e esta disposição liberta o convés à ré do mastro para a manobra da passagem do carro. A troça ou brasel é também conduzida ao convés por ante-a-vante do mastro e os únicos cabos que interferem com a boa curvatura da vela são os brandais de sotavento que, não tendo qualquer utilidade naquela mareação, podem ficar completamente soltos para acompanhar a forma do pano.

O barco do tipo da fragata antiga, aparelhado com velas latinas, do caique ou da caravela tem um comportamento diferente do iate moderno, porque *não possui a quilha alta* deste último, *tem todo o seu lastro no interior do casco e possui também uma distribuição diferente dos centros de pressão das velas*. Com efeito, ao contrário do iate moderno, *não convém que o nosso barco, com aparelho latino, seja muito ardente*, porque no caso de uma avaria do leme ou uma distracção do timoneiro o barco ardente orçaria rapidamente e, se cambar as velas acidentalmente, colocando a vela latina a barlavento e sobre o mastro, a grande área na porção que fica à proa obrigaria o barco a arriar, fora de controlo e sem poder arriar a verga, o que poderia causar a perda do mastro ou um «knock-down».

Num barco do tipo da caravela, *é um erro exagerar a bolina e tentar reduzir demasiadamente o ângulo de bolina*. O resultado seria simplesmente de encangar o barco, mesmo com as velas cheias, e provocar uma deriva que *poderia atingir 30 graus*. Se as velas forem ajustadas cuidadosamente para a bolina folgada que o barco é capaz de fazer confortavelmente, não haverá, nas palavras do meu amigo David Goddard, «uma diferença discernível entre a proa e o rumo, e o leme ficará perfeitamente equilibrado». *O barco nestas condições é capaz de manter a sua proa durante períodos de 5 minutos, ou mais, sem a intervenção do timoneiro*.

No barco árabe é preciso ter cuidado com os brandais e passálos de barlavento para sotavento durante a manobra de mudança de amuras, porque a força do vento na vela é orientada da ré para a vante, *sobrecarregando o mastro na direcção do seu caimento*. Nos barcos portugueses com um caimento menor dos mastros, a manobra faz-se virando por da-vante, e esta *sobrecarga não se produz*. É de notar que, em qualquer barco latino, com verga suspensa ao mastro, não existe também o grande esforço de compressão do mastro Marconi.

Não devemos pensar, todavia, que a razão de ser do caimento maior ou menor dos mastros, num sentido ou no outro, reside simplesmente na

possibilidade ou não de realizar uma ou outra manobra, ou de a tornar mais fácil de executar. *O caimento dos mastros das velas latinas é utilizado, sobretudo, para fazer avançar ou recuar o centro de pressão vélico, a fim de equilibrar o barco.* Isto leva-nos a considerar a suposta regra que exige que o mastro principal seja sempre a meia distância da proa e da popa. No caso dum *barco com mastro único, estamos de acordo com esta solução.* Se se tratar dum *barco latino com o mastro grande colocado nesta posição e com uma catita à ré, é difícil, senão impossível, de obter, com a catita içada, o equilíbrio necessário para andar à bolina sem o leme trancado.* A vela menor serviria só com ventos mais largos, visto que o seu uso na bolina levaria o barco exageradamente para a orça, o que não é desejável. O *barco latino com três mastros terá, forçosamente, o seu mastro grande mais a vante que o meio da linha de água,* para não ter que lutar constantemente com o leme. Esses efeitos são exagerados quando o barco adorna, e *a catita terá que ser arriada para poder bolinar eficientemente; esta vela não ajuda o barco a bolinar porque o desequilibra e diminui o seu rendimento.* É o que acontece no barco moderno sobrecarregado, onde é preciso reduzir ligeiramente a área da vela grande e arribar um pouco, para tornar o leme mais leve e endireitar o barco; reduzindo o pano, o barco anda mais!!!

Uma outra maneira de deslocar o centro vélico para vante para equilibrar os centros de pressão e de deriva seria de reduzir a guinda da vela e levantar o carro; mas, se o mastro grande estiver no meio do barco e se não quisermos dar-lhe um caimento excessivo, para não dificultar a manobra da passagem do carro, não é possível ter uma vela com muita guinda, tal vela alta e aerodinâmica que permitiria uma super bolina.

É um erro pensar que a catita poderá levar um barco desequilibrado a fazer uma bolina capaz; o leme trancado e o barco encangando resultariam numa deriva tal que a progressão será grandemente prejudicada.

Existia ou não um *sistema de rizar* nas velas latinas antigas? Não encontrei nada a esse respeito. *Os barcos do Índico não usam rizes, mas navegam em condições muito especiais; possuem três capações de velas de tamanhos diferentes, para serem gurnidas como forem precisas. Os nossos barcos mais modernos, já desaparecidos, tinham rizes nas suas velas, ou junto da verga, ou na parte inferior para recolher a saia. Para navegar no Oceano, acho que devemos poder reduzir o pano rapidamente e, na ausência de pontos de rizar, devemos prever um conjunto de carregadeiras.* Ora, não encontrei carregadeiras, nem nos barcos árabes, nem nas representações antigas das caravelas. Todavia, é fácil montar carregadeiras que não façam parte da própria vela, como no caso do nosso Bote da Tarta-

ranha, onde permitem reduzir a parte superior da vela, ou mesmo quase toda a vela acima do cruzamento da verga com o mastro, no caso de uma refrega súbita. Convinha *também* ter *um estingue* para recolher o seio da saia durante a manobra da passagem do carro; isto facilitaria muito o trabalho dos marinheiros da proa.

Os princípios que cabo de enunciar dão-nos um barco susceptível de andar à bolina em condições de mar agitado, sem orçar ou arribar demasiadamente, e de ser conduzido sem grandes problemas, visto que o pano pode ser reduzido para se conformar com as condições de vento e de mar existentes.

A única coisa que nos é estranha é a *manobra da passagem do carro*. Ora, num barco de 20 metros, deslocando cerca de 100 toneladas, *não é recomendável tentar passar o carro à mão*, como se fazia nas canoas do Tejo nas regatas do século passado. No balanço das ondas do mar aberto, o carro torna-se perigoso e deve ser controlado para dominar os movimentos da parte superior da verga quando o barco está aproado ao vento, momento em que não fica sujeito à pressão estabilizadora do vento na vela.

É preciso suspender a verga de modo a ter a sua extremidade inferior (carro) leve e com tendência para subir quando se afrouxam as talhas das amuras (1 e 2) que a mantêm em posição à proa, e dispor de uma outra talha (3) para puxar o carro na direcção do mastro.

Supondo que o barco esteja a navegar à bolina com amuras a estibordo, i.e. com o vento entrando na vela pelo lado de estibordo. Terá então: *a)* a talha 2 de estibordo tesada para manter o carro em posição baixa; *b)* a talha 1 de bombordo tesada também, para limitar o deslocamento para barlavento (estibordo); *c)* os brandais de bombordo (lado onde a vela está a trabalhar) folgados; *d)* os brandais do lado oposto tesados.

Monta-se a terceira talha entre o carro à vante, e o convés a sotavento e à ré do mastro.

O barco é levado lentamente para a orça; o carro é puxado para ré pela talha 3, e folgam-se simultaneamente as talhas 2 e 1 da vante, a pouco e pouco, até ver a verga em posição vertical, momento em que ficará apoiada contra a encapeladura do mesmo lado, retida pelo esforço de tracção da talha 3 (figura B). A vela já não está cheia, tendo despejado o vento apesar do barco não estar ainda completamente aproado.

A orça 2 de barlavento (estibordo) é retirada do carro, passada entre os brandais de estibordo e o pé do mastro, por ante-a-ré deste último, e colocada novamente no carro (figura C).

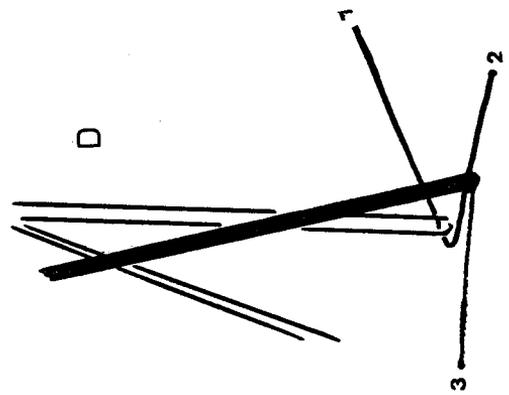
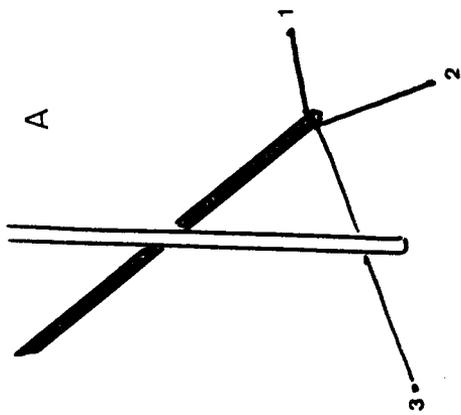
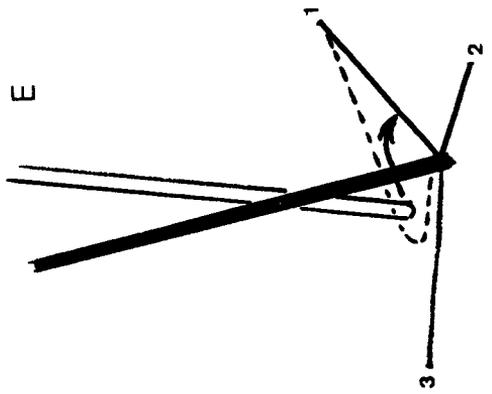
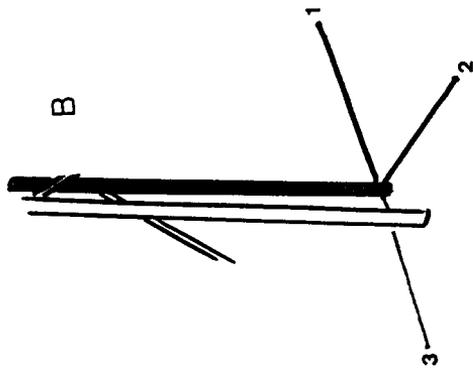
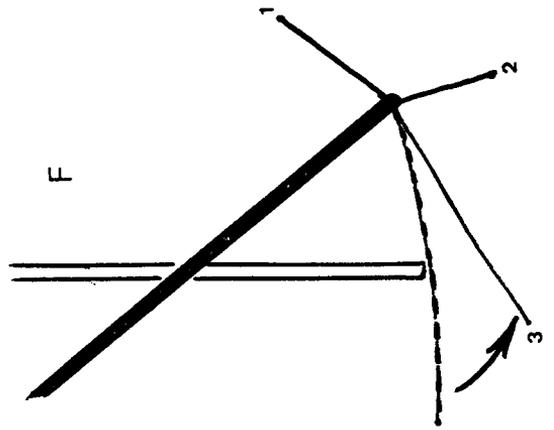
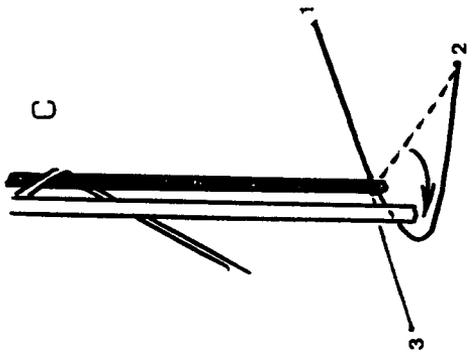
A talha 3 puxa então o carro para ré, além do pé do mastro, e a talha 2 de estibordo o leva para vante quando o barco atinge a linha do vento, sempre sob o controlo da talha 3 (figura D).

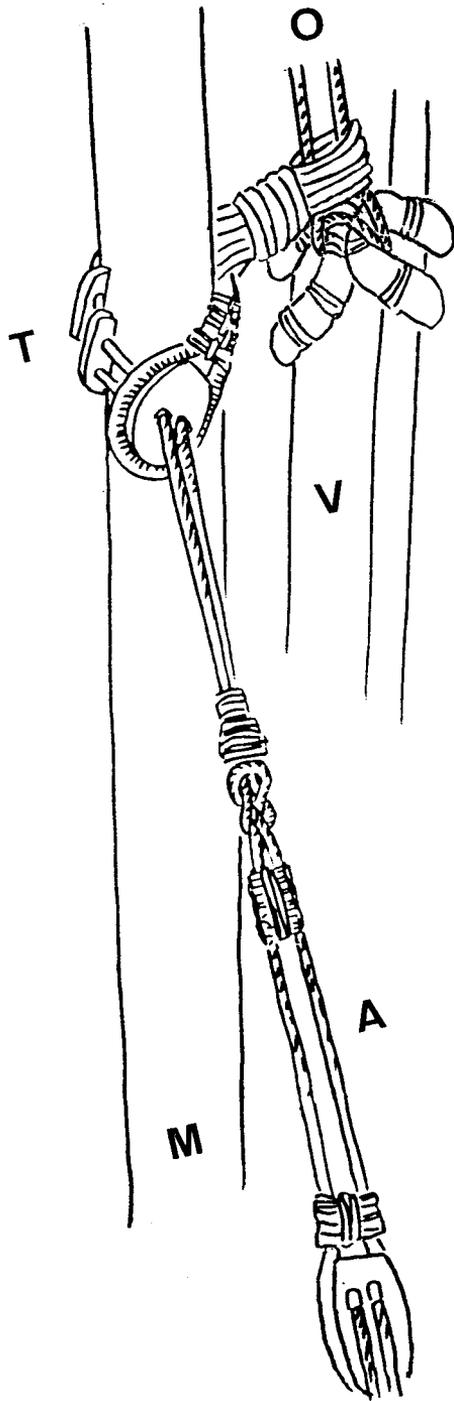
A orça 1 (bombordo) é retirada do carro, passada por ante-a-ré do mastro e recolocada na verga (figura E). Folgam-se simultaneamente os brandais de estibordo e caçam-se os de bombordo.

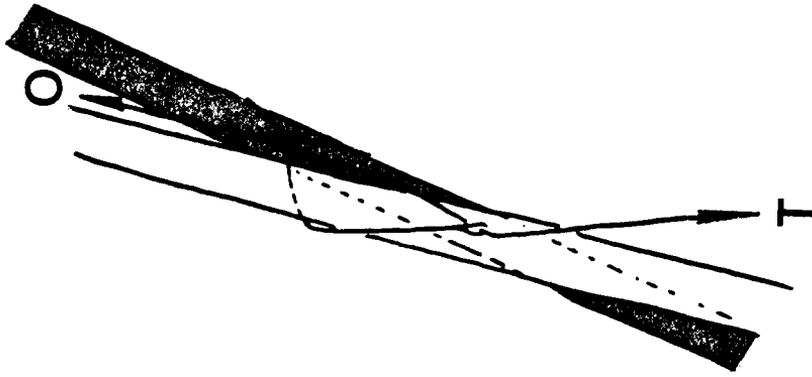
O barco arriba para estibordo e o vento enche a vela por bombordo. O carro se desloca para bombordo sob o controlo da orça 2 (de estibordo) e a orça 1 (de bombordo) é tesada para não o deixar subir demais. A talha 3 é posicionada para a manobra seguinte (figura F).

Com vento rijo, as carregadeiras podem ser utilizadas para abafar a parte superior de vela e tornar a manobra mais fácil. Para cambar a vela com ventos largos, deve ser possível arribar e recolher completamente a vela com as carregadeiras, para fazer a mudança de amuras em árvore seca e soltar depois o pano do lado desejado; o barco que corre com a vaga e o vento continua habitualmente com governo, mas poderá ficar descontrolado se tentar aproar ao vento para largar o pano em condições de mar agitado. Nos iates com aparelho Marconi, que devem forçosamente aproar ao vento para içar a vela grande, utilizam nestas condições um estai pequeno para ajudar a manter a proa necessária durante a manobra relativamente morosa de içar este pano.

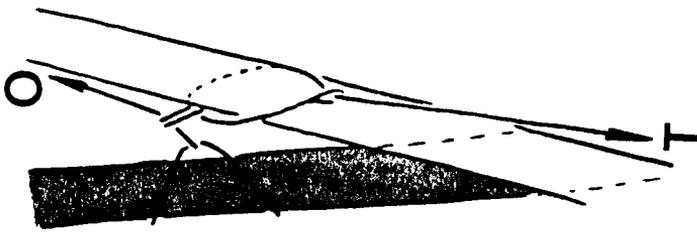
As figuras 1 a 5 mostram o que se passa com a ostaga O e a troça T durante a manobra da passagem do carro, quando o barco vira por davante.



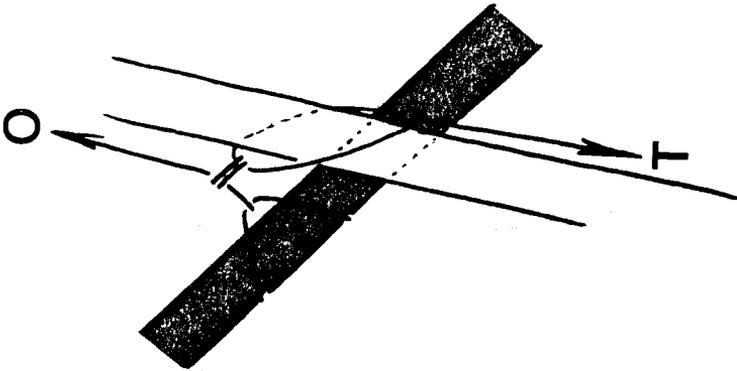




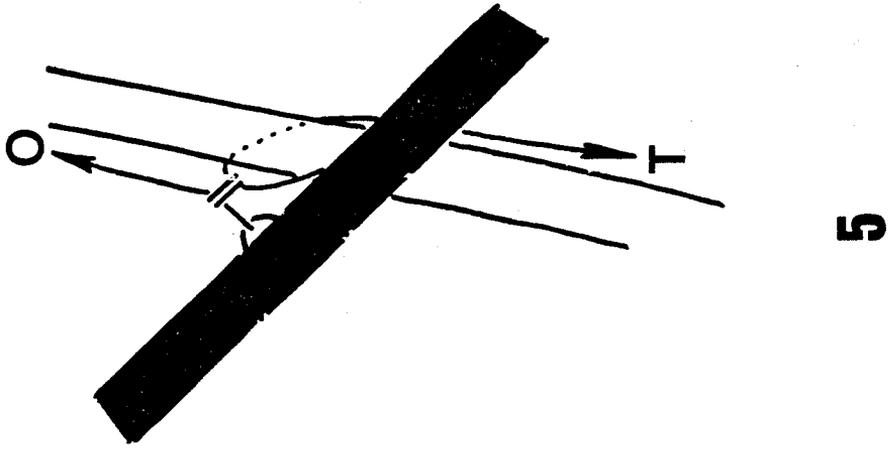
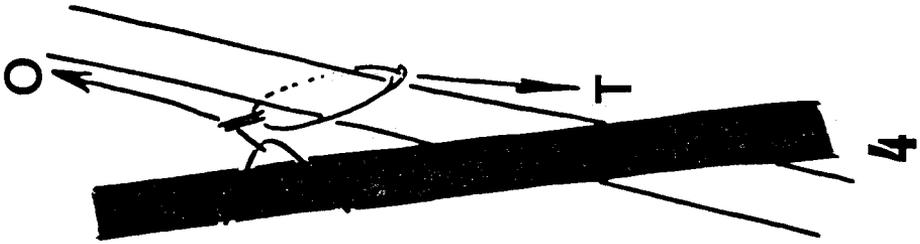
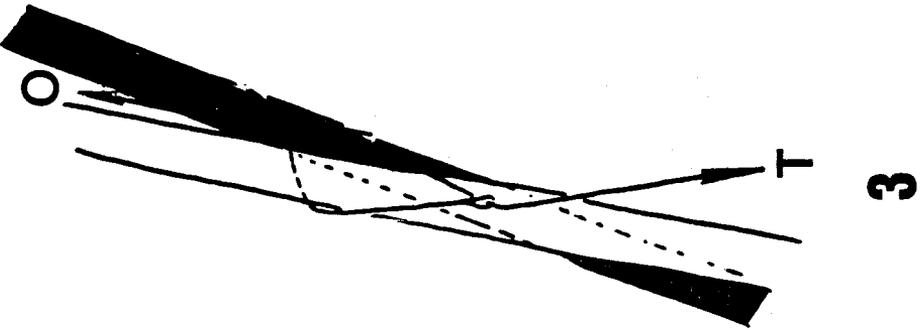
3



2



1



BIBLIOGRAFIA

BARROS, Eugénio Estanislau de

- 1933 — «Traçado e Construção das Naus Portuguesas dos Séculos XVI e XVII». Imprensa da Armada, Lisboa.

FERNANDES, Manuel

- 1616 — «Livro de traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas para se fazerem toda a navegação, assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz official do mesmo officio. Na era de 1616». MSS Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

FONSECA, Quirino

- 1915 — «Arqueologia marítima Portuguesa». Tip. de J. F. Pinheiro, Lisboa.
1934 — «A Caravela Portuguesa e a Prioridade técnica das Navegações henriquinas». Imprensa da Univ. de Coimbra, Coimbra.

IRIA, Alberto

- 1936 — «Do Algarve ao Brasil no caíque de pesca 'Bom Sucesso' em 1808». Lisboa.
1963 — «As Caravelas do Infante e os Caíques do Algarve. Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa». Assoc. dos Arqueólogos Portugueses, Lisboa.
1971 — «Caíques do Algarve no Sul de Angola». Lisboa.

LAVANHA, João Baptista

- 1600-1624 — «Livro Primeiro de Architectura Naval». MSS Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Madrid.

LEITÃO, Manuel

- 1967 — «Barcos do Tráfego do rio Tejo. Subsídios para o Catálogo do Museu de Marinha». Revista VELA, Lisboa.
1978 — «Boats of the Lisbon River. The Fragata and Related Types». National Maritime Museum, Greenwich, Maritime Monographs and Aeports N.º 34.

MENDONÇA, Henrique Lopes de

- 1892 — «Estudos sobre os Nav'ios Portugueses nos Séculos XV e XVI». Lisboa.
1898 — «O Padre Fernando de Oliveira e Sua Obra Náutica». Lisboa.
1925 — «Uma armada portuguesa do Século XVI». Lusitânia III, Lisboa.

- MENDOZA, D. Juan Escalante de
1575 — «Itinerário de la Navegacion de los Mares y Tierras».
- OLIVEIRA, Padre Fernando de
1555 — «Arte da Guerra do Mar». Coimbra.
1570 — «Ars Náutica». MSS Biblioteca da Universidade de Leiden.
1570-1580 — «O Livro da Fábrica das Naus». MSS Biblioteca Nacional de Lisboa.
- OSÓRIO, D. Jerónimo de
1791 — «Algarbiis Episcopo De Rebus Emmanuelis».
- «RASCASCO»
1882-1883 — Cadernos de desenhos, nos Manuscritos restrictos da Sociedade de Geografia de Lisboa, N.º 145, dossier F-8.
- RICCIARDI, Lorenzo
1981 — «The Voiyage of MIR-EL-LAH». Viking Press, N. Y.
- SEVERIN, Tim
1988 — «The SINDBAD Voyage». G. P. Putnam & Sons, N. Y.
- SILVA, A. A. Baldaque da
1891 — «Estado actual das pescas em Portugal». Imprensa Nacional, Lisboa.
- SOUZA, João de
1785 — «Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como d'pesca, por João de Souza, lente d'arquitectura naval e desenho da companhia de guardas marinhas». Lisboa.
- TORR, Cecil
1895 — «Ancient Ships». Cambridge.
- (ANÓNIMO)
1550-1600 — «O Livro Náutico ou Meio Prático da Construção dos Navios, e Galés antigas, e Memorial de várias cousas». MSS Biblioteca Nacional, Lisboa.
- (ANÓNIMO)
1860 — «Marinha do Tejo» (desenhos de Pedroso). Archivo Pi'oresco III e IV, Lisboa.

PALAVRAS PROFERIDAS PELO
SR.º MANUEL CARRELHAS

Num foral doado por D. Afonso III a Vila Nova de Gaia, no ano de 1255, vem mencionada pela primeira vez a palavra Caravela:

«Item mando quod piscatores dent maiordomo de una-
quaue caravela unum piscem postquam fuerint tres pisces:...»

«Item si piscatores iuerint ad Galleciam ad piscandum et
exiuerint de mari et fecerint pousadas et salgauerint piscatum
quando uenerint mando quod dent maiordomo decem pissotas
et de unaquaue caravela siue nauigio, et si illa pousada
inuiarint piscatum ad domos suas dent Maiordomo de una-
quaue enviada decem pissotas».

«... et caravela extranea que intrauerit per focem de
Porti cum mercaturis, mando quod dent maiordomo unum
solidum de intrada, et si uenerit ad Gayam de quanto uendi-
derit aut comparauerit duos denarios det maiordomo de ma-
rabitino...»

Nenhum outro país, até à presente data possui um documento idên-
tico ao citado foral provando que, este tipo de navio, era do uso corrente
pelos seus habitantes.

As caravelas referidas no foral destinavam-se à pesca e ao transporte
de mercadorias, conforme se depreende do texto referido e não deixa de
ser curioso que ainda hoje na linguagem do Minho, à sardinha, que é posta
à venda nos mercados já salgada, seja apelidada de sardinha da caravela.

A caravela com o seu aparelho latino era o único navio que servia os
interesses mercantis e da pesca dos portugueses, povo colocado ao longo
de uma costa atlântica correndo na direcção norte sul tendo como ventos
predominantes os do quadrante norte durante dois terços do ano.

Assim não é difícil admitir-se que a caravela dos descobrimentos era o produto final de séculos de experiência dos pescadores e mercadores de Portugal que aperfeiçoando o que a prática lhes ensinava, chegaram ao magnífico navio, a caravela latina, a mais famosa criação do homem, na história do navio.

O famoso navegador genovês Cadamosto escrevia no século XV:

«Porque sendo as caravelas de Portugal os melhores navios de vela que andam sobre o mar e sendo estes bem providos de todo o necessário julgava impossível não poderem navegar por toda a parte».

Na crónica de D. João II no capítulo referente à navegação da Mina, o cronista Garcia de Resende escreveu:

«E porque em todo ho mar Oceano nam ha nauios latinos senão as carauelas de Portugal, & do algarue. El Rey por ninguem ousar dir aquellas partes, fez crear a todos que da mina nam podiam tornar nauios redondos».

E com isto sempre teve a Mina guardada. E continua:

«Por isso que «em nenhũa parte da Christandade» havia navios latinos, a não serem «as carauillas de Portugal & do Algarve: e os galeões de Roma que não são pera nauegar tão longe».

A afirmação de que por todo o mar oceano não há navios latinos senão as caravelas de Portugal e do Algarve confirma de forma clara que os navios com aparelho latino do Mediterrâneo não tinham condições para navegar no Oceano Atlântico, que só a caravela o poderia fazer e para reforçar ainda mais o exposto, o cronista afirma «porque os galeões de Roma não são para navegar tão longe».

Um exemplo das extraordinárias qualidades da caravela encontramos na carta datada de 1572 que D. Garcia de Toledo escreveu a D. João de Áustria:

— «Yo queria navios que en necessidad los podiera remolcar facilmente y llegar-se con ellos al enemigo y estos no veo yo ningunos más aptos que *carabelas de Portugal* por que

de más de ser ligeras son grandes veleras y muy aparejadas pera meneallas de una parte á orta sin confusion ni embarazo.» —

Em 1575 João Escalante Mendonza refere-se nestes termos às caravelas portuguesas:

«... Y asi solo son buenos como ellas para los *navegantes portugueses* y para las demas provincias que los usan é inventaron para sus propositos y usos de navegar.»

A existência em Portugal de leis que proibiam a venda ou a cedência de caravelas a espanhóis e estrangeiros, mais reforça a tese de que a caravela é um navio de concepção portuguesa e de uso exclusivo de portugueses.

Escreveu Garcia Resende na Crónica de D. João II:

«... como era engenhoso em todos os officios e sabia muyto em artilherias, cuydando muyto nisso, por melhor guardar sua costa com mais seguridade e menos despezas aqui em Setuvel com muytos esperimentos que fez achou e ordenou em pequenas caravellas andarem muyto grandes ombardas e tirarem tam rasteiras que hiam tocando na agua e ele foy o primeiro que isto inventou. E poucas caravellas destes grandes rios fazem amainar muytas naos grossas, porque até entam nam andavam no mar tiros grossos. E elas com eles por serem muyto ligeiras e pequenas, que as naos grossas lhe não podiam fazer nojo com seus tiros foram tam temidas no mar as caravellas de Portugal muyto tempo que nenhuns navios por grandes que fossem as ousaram esperar, até que se soube a maneira em que traziam os ditos tiros e se trouxeram depois como agora trazem geralmente em todas as partes o que dantes não era e el-Rey foy o primeiro que o inventou...»

No ano de 1504 andava na Índia uma caravela de pequeno calado comandada por João Serrão que estava armada com 6 camelos, 12 falcões e vinte bombardeiros.

Em 1502 cruzava os mares da Índia Vicente Sodré com uma reduzida frota e sentindo a inferioridade de poder de tiro em relação a um inimigo de recursos muito superiores em gente e número de navios, inteli-

gentemente compreendeu que precisava de aumentar a velocidade de tiro para compensar o menor número de peças ao seu dispor e assim passou a preparar antecipadamente as cargas de pólvora em sacos o que reduzia consideravelmente o tempo de carregamento das peças que até aí e como era uso em todo o mundo, a pólvora era carregada a granel, operação de certo modo demorada e perigosa.

Em 1512 Afonso de Albuquerque escrevia ao Rei:

«E para nesta costa fazerem mais guerra é mais proveitoso caravelas latinas que todas as galés do mundo, porque trazem pouca gente e faz tanta guerra uma caravela como uma galé».

Em 1542 Martim Afonso de Sousa Governador da Índia, mandou que se acabassem em Cochim:

«Quatro caravelas que se lá faziam que começara D. Estevam e mandara fazer muy fortes como albetaças que se podiam remar e cada huma podia tirar por prôa hum basalisco e seis peças grossas pelas bandas.»

Numa carta de D. João de Castro a D. João III, datada de 2 de Setembro de 1545, lê-se:

«Alem deste provimento, mandei fazer duas caravelas em Baçaim, quatro em Cochim, e mais duas em Chaul e em Gôa outras duas. A razão que me moveu a mandar fazer caravelas, e não outros navios, foi parecer-me que os galiões, pera poderem peleijar, haviam mister muita gente, assim do mar, como bombardeiros e lascarins, o que na Índia não ha. Pera se haverem de armar oito galiões, como é costume e ordenança de guerra, não ficará gente nem bombardeiros pera mais armada. As gallés não se remam; e não se remando, são os piores navios de guerra de todos. E considerando eu todos estes inconvenientes, me pareceu nenhum outro genero de navio ser competente à Índia, senão estas caravellas; por que com quarenta homens vam muito bem armadas, e com quatro bombardeiros e um condestabre se aproveitam de toda a artilharia, e são navios muito guerreiros, e que esperam toda a fortuna e tormenta do mar.»

Para a rota da Índia, os navios partiam de Lisboa rumo ao Sul com os ventos do quadrante Norte e, por alturas de Cabo Verde rumavam a Sudoeste até atingirem a costa brasileira, só depois de passado o Equador e terem entrado na zona dos ventos alisados de Oeste Noroeste faziam rumo ao Cabo da Boa Esperança.

Assim durante grande parte da viagem, o vento soprava pela popa e alhetas, dando grande vantagem ao navio de pano redondo.

A caravela, navio de bolina, não era o navio mais indicado para esta navegação, mas como a sua presença era necessária nas armadas não só como navio de combate, mas ainda outros fins, teve esta de modificar o seu aparelho colocando um mastro à proa que armava pano redondo, continuando os restantes três mastros envergando pano latino.

Na segunda viagem à Índia em 1502 o Almirante Vasco da Gama levava na sua armada dez naus grossas de carga e aparelhou também cinco caravelas latinas convenientemente artilhadas para fazer a guerra. Essas caravelas levavam velas redondas no traquete para «com elas navegarem quando cumprisse».

Bartolomeu Crescencio na *Náutica Mediterrânea* publicada em 1607 escrevia:

«A caravela de Armada é um navio que usam no reino de Portugal para mandar esperar a frota da Índia».

Na *História de África* de Luís de Marmol editada em 1573, em Granada no livro sexto, quando o cronista se refere à expedição e conquista de Tunes pelo Imperador Carlos V, em Maio de 1535, escreve o seguinte:

«De todos os portos marítimos de Espanha, Genova, Nápoles e Sicília saíram todas as galés reais, muitas urcas e naus grossas de que se fizeram muitas provissões de abastecimentos e munições e muitas maquinas de guerra e (o Imperador) escreveu a D. João Rei de Portugal pedindo-lhe a seu galeão e algumas caravelas de armada».

E mais adiante continua:

«Levava o Imperador cinquenta e quatro galés reais e setenta naus grossas entre elas muitas urcas de carga que tinham vindo da Flandres, onde iam os cavalos, a infantaria,

munições, abastecimentos» etc. «e alem disto iam vinte e quatro caravelas de armada e um poderoso galeão que lhe enviou o Rei de Portugal seu cunhado».

Numa armada de tanta importância e na qual seguiam embarcados o Imperador, o Infante D. Luís de Portugal, o famoso Príncipe Almirante Andrea de Oria na qual a Espanha, a Itália, Alemanha e Sicília empregaram as maiores forças navais, então possíveis de reunir por estes estados, num total de cerca de 400 velas nota-se das 24 caravelas de armada e de um galeão de Portugal, navios estes que tiveram uma acção decisiva na tomada da cidadela de Tunis, sendo de notar que nenhuma das outras nações presentes tinha nas suas armadas este tipo de navios.

Com o correr dos anos foi aumentada cada vez mais a tonelagem da caravela e o poder da sua artilharia até que se atingiu o absurdo, passando a elegante e veloz caravela a ter casco de navio redondo e velame misto das duas espécies o que levou o Padre Fernando de Oliveira no seu livro *a Arte da Guerra no Mar*, publicado em 1555, a dizer com toda a sua autoridade:

«Nam quisera dizer isto q̄ agora vou dizer, porq̄ sei q̄ ha muytos de cōtrayro parecer, porē todauia porq̄ creo que vivē ēganados, q̄ro mouer a questão, pera q̄ practicãdo se conheça a verdade. A mi me pareceo sēpre q̄ carauelas darmada nam eram tão boas como são gabadas, por serē hũ genero de nauios mesturado e neutro, & as partes q̄ tomão de cada hũ dos outros generos serem as piores, como mulato. Os generos de nauios mays distitos, são redõdo, & latino. De nauios de vela digo, onde elles mays mostrão a distincão, quero dizer na vela, sem embargo que tambem nos cascos sam diferentes. O nauio deremo sem vela não faz genero nem especia de nauio, considerado sem vela digo, porq̄ assy he imperfeycão denauio & não he nauio inteyro, como quer que o masto seja parte integral do nauio segundo o deryto odetermina. E Claudio diz ¹ que antes de saberem os homēs nauegar remauam junto das prayas, mas despois q̄ mays souberam acabaram de perfazer os nauios com masto & vela. Daquelles dous generos, a carauela toma dos latinos a vela, & dos redondos o casco, mas não a melhor forma de casco, porque as carauelas sam mays estreytas do que requerē as proporções q̄ cosigo & suas partes deue ter o nauio redondo, o qual deue responder a tres

por hũ, conuẽ a saber, teraa tres larguras na longura, o ã nam tẽ as carauelas, ã sam mays lõgas do ã demãda sua largura. Nam he nada ser longas, porã a longura he boa quando a largura he sufficiente, mas ellas por nauegarem fazemnas tam estreytas ã não soffrẽ vela, & se polla muyta quilha ã nã podem co a vela, entam tem outro pior que nam carregam nada, nem nauegam a popa posto que entrem munto no vento».

E mais adiante comenta:

«Aqui me lembra, & quero o dizer,, antes ã me esqueça, que nunca me pareceo bem, fazer da carauella nauio redondo diga cada hum o que quiser, que tudo seraa afeyçoado: por que, mundandose a forma da vela, cumpre mudarse a fãbrica do fundo: a qual jaa entã não pode ser muduada: nem o mestre pode fazer na sua estimatiua os discursos aqui necessarios».

No último quartel do século XVII desapareceram a caravela, o patacho de três mastros e a naveta e, começou a pontificar a fragata navio que representava um produto melhorado dos três.

PALAVRAS PROFERIDAS PELO PROF.
ARQ.^o OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS

Senhor Presidente da Sociedade de Geografia
Senhor Presidente da Academia de Marinha
Minhas Senhoras e meus Senhores

1 — Devo começar por fazer uma declaração prévia:

A de que, pelo facto de o tema desta «mesa-redonda» não se situar precisamente no campo de investigação porque optei, não poderei trazer-vos nenhuma espécie de «novidade» ⁽¹⁾.

Simplemente, houve duas obrigações que me levaram a estar presente:

- a de corresponder ao amabilíssimo convite do Senhor Almirante Rogério de Oliveira;
- a de prestar homenagem à memória do Dr. João da Gama Pimentel Barata, o amigo com quem estabelecera partilha das áreas de pesquisa da Arqueologia Naval Portuguesa — empenhado que sempre esteve no estudo das embarcações de feição regional/local; interessando-se ele pelos navios portugueses da época áurea da nossa maestria técnica.

2 — Nestes termos — dentro das limitações que aponte, mas centrando-me na posição de arqueólogo —, perante a quantidade de problemas

(1) Segui de perto, no essencial, a orientação do meu estudo «Da Caravela Portuguesa» (in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XCIX, tomos 10 a 12, 1969). Posteriormente desenvolvi alguns dos comentários e observações que fiz (ver minha comunicação ao Cosgresso Internacional «Os Portugueses no Mundo», intitulada: «Influências da e na Arquitectura Naval Tradicional Portuguesa»).

já aqui apresentados esboçarei um comentário sobre os pontos mais relevantes para o estudo do tema proposto: a «Caravela».

E que problemas!

Como se compreende, nada simples de resolver, exigindo as maiores cautelas de quem sobre eles se debruça, numa aventura em que os riscos de interpretação, os mais graves, surgem de todos os lados, a todo o instante...

E por que o desafio do programa que nos coube tratar representa, efectivamente uma tomada de posição a que a erudição internacional não ficará indiferente, obrigados somos a reforçar as nossas exigências de rigor para melhor garantir uma prova de idoneidade, uma exemplar prova de «ciência».

O que não exclui, é evidente, a adopção de práticas de «brain storming», como a que nos encontramos a ensaiar; lançando para a mesa de debate observações, comentários, sugestões; em discussão criativa, abrindo pistas possíveis para uma criteriosa exploração de hipóteses, na mira da observação de resultados aceitáveis, ou verosímeis.

Claro que passado está o tempo em que a análise formal, meramente formal, constituía o modo usual de indagação.

Aliás, nós hoje, arqueólogos, para além duma avaliação Técnico-funcional, somos também obrigados a integrar todos os aspectos dessa mesma avaliação num preciso Contexto Cultural, em vista a obter, como resposta, um quadro global coerente.

Significativa foi, por exemplo, a interessantíssima contribuição que nos trouxe o Dr. Manuel Leitão. Com toda a sua experiência da arte de velejador ilustrou algo que se torna cada vez mais actual e necessário — a demonstração pela prática.

Princípio básico da «Arqueologia Experimental» ⁽²⁾ — com a procura da verificação de dados conjecturais através do ensaio de modelos executados a partir dos mesmos dados — tal princípio, no caso citado, ilustrou um prévio caminho de pesquisa: o da análise da experiência adquirida, que persiste como herança tradicional suficientemente estabilizada e com vida — ou em uso ⁽³⁾.

⁽²⁾ Cfr. o livro com o mesmo título, de John Coles, ed. Livraria Bertrand, Amadora, 177, pp. 119 e segs.

⁽³⁾ Arqueologia «viva» como referi em *Os Painéis introdutórios da Exposição de Oslo, Academia de Marinha*, Lisboa 1985, p. 43.

3 — Mas, das várias intervenções aqui produzidas um problema essencial vai sobressaindo: trata-se, afinal, da «Caravela», ou das «Caravelas»?

De facto, de quanto ouvimos ressalta, de imediato, a primeira de entre todas as perguntas possíveis: a *caravela* do século XIII, aquela que vem referida nos forais como embarcação de pesca ou de transporte — um pequeno navio de pesca ou de transporte —, terá alguma coisa a ver com a chamada «Caravela Henriquina»? Porque, quando se fala de «Caravela Portuguesa», as pessoas praticamente estão a referir-se aos específicos navios do Infante — portanto os de uma época bem determinada e, crê-se, devidamente individualizados, ainda que objecto de posteriores transformações.

4 — Na emergência, evocarei aquele que pretendi homenagear — o Dr. Pimentel Barata — tentando ver a que ponto chegou nos seus trabalhos desenvolvidos, inequivocamente, dentro duma assumida posição de arqueólogo.

Em dado passo dos seus «comentários» à «Caravela Portuguesa», de Quirino da Fonseca, ele opta por uma atitude aparentemente drástica, ao escrever:

«Quirino da Fonseca põe muito bem o problema da criação da caravela e enumera os factores em jogo. Porém, quanto a nós, não há adaptação gradual, mas sim a criação dum novo tipo de caravela pelo 2.º quartel do séc. XV, cujo traçado estaria ou não aparentado com o traçado dos anteriores navios latinos. De qualquer modo verifica-se que o traçado do século XVI, que indubitavelmente já era aplicado no século XV, mostra tão profundos conhecimentos de geometria e arquitectura gregas que só um arquitecto naval de grande merecimento em colaboração com os marinheiros, o poderia ter elaborado. Não é, de modo algum, obra de simples carpinteiros. Há todas as probabilidades de o traçado ser obra de técnicos altamente habilitados, contratados pelo Infante D. Henrique, porque não se entende que quem cuidava tanto da náutica e da cartografia não cuidasse do único meio de realizar as viagens de descobrir — o navio» (4).

(4) Comentário C3 de p. 183 da 2.ª edição de *A Caravela Portuguesa*, de Quirino da Fonseca, I vol., Ministério da Marinha, Lisboa.

É na verdade uma atitude drástica a da opção pela afirmação de que a *caravela* do século XIII nada tem ver com a «Caravela Henriquina».

5 — Algumas observações foram aqui feitas a propósito da «Caravela» do século XIII e da problemática da adopção do «pano latino» (triangular) na Europa «atlântica».

Sabemos que a armação normal das embarcações do Norte era o «pano redondo». A «lança poveira», por exemplo, armava inicialmente dois «panos redondos» e conseguia fazer deslocações extensas, podendo considerar-se um barco veloz⁽⁵⁾.

Segundo os investigadores franceses que vêm estudando a evolução das armações tradicionais locais, ter-se-ia gerado, na Biscaia, um novo tipo de vela — o «bastardo» como que se situando no meio termo entre a «vela latina» triangular e o «pano redondo» posto de través⁽⁶⁾.

Pimentel Barata ao distinguir a «barca» da «barcha» (*bage*) sustentava que a primeira, «abundantemente citada (nos documentos medievais), é o navio português de aparelho latino»; enquanto que a segunda «escasamente citada», seria «navio de aparelho redondo e de um só mastro, como era uso na época (séculos XII a XIV) «entre os nórdicos»⁽⁷⁾.

O problema do estudo das velas (tipos, origens, «evolução»), nas suas relações com os cascos, apresenta-se com amplitudes e variações que se torna difícil determinar com exactidão o que, em certos casos terá acontecido: desde a simples dissociação entre cascos e armações⁽⁸⁾ até uma cristalização de resultados — não os classificarei de «fórmulas definitivas», mas de soluções mais conseguidas —, passando por fases intermédias, cujo «tempo» não se consegue dominar... Uma coisa, no entanto, parece não lhe haver merecido dúvidas: os construtores da «Caravela Portuguesa» saberiam estabelecer «peculiares» relações de proporção entre a armação e o casco⁽⁹⁾.

⁽⁵⁾ Cfr. os meus estudos: «Sobre as origens do barco poveiro» (in Boletim Cultural *Póvoa de Varzim*, vol. IX, n.º 2, 1970); «A lanca poveira de dois mastros» (id. ib., vol. XV, n.º 2, 1976); «Armações do barco poveiro — Modalidades» (in *Actas do Colóquio Santos Graça, de Etnografia Marítima*, II vol., *Póvoa de Varzim*, 1985).

⁽⁶⁾ Cfr. François Beaudouin, *Les bateaux des côtes de France*, pp. 144-146; Bernard Cadoret, *Ar Vag — Voiles au Travail en Bretagne Atlantique*, vol. I, p. 140.

⁽⁷⁾ Comentário C1, da ob. cit. na nota 4, vol. II, p. 181.

⁽⁸⁾ Jean Poujade, *La Route des Indes et ses navires*, Payot, Paris 1946, pp. 175 e segs.

⁽⁹⁾ Comentário C7, da ob. cit. na nota 4, vol. I, p. 50.

6 — Porém, voltando ao seu comentário anterior, pode perguntar-se qual o sentido preciso da sua tomada de posição. Eu próprio me sinto inclinado a supor — seguindo o seu raciocínio — que existe algo, na «Caravela Henriquina» que supera aquilo que representaria o resultado duma «evolução natural» duma «caravela» de pesca, dum pequeno barco de carga. Mas, até que ponto, poderemos falar da criação dum novo tipo de barco?

Infelizmente jamais se verificou a oportunidade de nós os dois termos realizado a (prometida) «grande conversa» sobre tudo isto! Quando ele refere que o sistema de traçado geométrico utilizado na «caravela portuguesa» denotaria «profundos conhecimentos de geometria e arquitectura gregas» faz-me lembrar o que Jean Poujade escreve a propósito do «Gabarit de St. Joseph», o método geral de traçagem da construção naval mediterrânea «clássica». (Por isso estou perfeitamente de acordo com a observação de *mestre* Carrelhas de que as «caravelas» são de concepção mediterrânica). A problemática de fundo que deve ter influenciado a interpretação do Dr. Pimentel Barata encontra-se na seguinte passagem do mencionado autor francês, ainda que limitada à traçagem das formas dos cascos (1):

«En Méditerranée ce sont (...) les pieces de charpente transversales, les couples, qui servent à établir les formes d'une coque. La méthode, abartadie aujourd'hui, se reconte plus ou moins bien employée en Espagne, en France, en Italie, à Malte, en Tunisie; elle est connue sous le nom de Gabarit de Saint Joseph, patron des charpentiers; nous on avons la description détaillé, dans la méthode de construction de la galère de Malte, recueillie en Italie par un architecte tyrolien nommé Joseph Furtenbach; il pubia son étude, l'Architecture Navalis, en 1669 à Ulm. Ce document est d'une importance capitale; il est écrit en bas allemand et fourmille de termes techniques italiens; nous l'avons traduit en français et réédité pour la rendre accessible au grand public. Il monrte comme une seule pièce de charpente, qui constitue de coté du maitre couple (l'alonge), monté sur un fond plat, sert de modèle pour tracer tous les couples de la galère. Il est fort entèressant de remarquer que tous les bateaux construits par la méthode de Furtenbach ont le fond plat. Les charpentiers la corrigèrent ensuite pour obtenir des varengues acculées et les fonds moins plats, plus favorables à la marche; cette rectification de formes est certaine-

ment due à une influence étrangère au bassin occidental de la Méditerranée, difficile à déterminer quant à présent. Il semble par ailleurs que les bateaux longs de l'antiquité grecque aient eu le fond arrondi ou même formé de portions de cercles; on voit que des influences diverses, dont on pourra peut-être un jour percer de mystère, se sont manifestées en Méditerranée à diverses époques» (10).

O que, abrindo campo à hipótese da influência dos construtores trazidos para Portugal por iniciativa do Infante D. Henrique, os quais, por certo, teriam feito evoluir este processo, não implicaria a adopção dum novo método, cuja introdução talvez se devesse ao arcebispo Gelmirez e não ao Infante de Portugal (11). Enfim, uma interpretação possível, ainda que não comprovada.

De resto, quando se fala de «galés» de Malta, por exemplo, há que reter dois aspectos importantes.

O primeiro — de que não se trata dum sistema específico de traçagem dum tipo de barco, mas específico de uma área cultural — tanto servindo para construir uma «galé», quanto para traçar qualquer embarcação tradicional do mundo mediterrâneo. Aliás Pimentel Barata comprovou a sua utilização nas «caravelas», bem como noutros navios portugueses coevos ou não (12).

Como segundo aspecto — o de tal sistema «empírico» ser, para a época, muito avançado (como se depreende da intervenção do Senhor Engenheiro Rodrigues Branco).

De resto faça-se um ligeiro acrescento: podemos qualificá-lo de o mais avançado que havia. Os «artistas» de então, partindo duma visão diferenciada da Geometria, e sem o aparato dos métodos matemáticos actuais, foram capazes de construir não só navios, mas obras, como as catedrais, cuja análise pelos processos «modernos» é (ainda) extremamente complexa. Os seus debuxos, rudimentaríssimos na aparência, como que

(10) Jean Poujade, ob. cit. p. 265.

(11) Cfr. parte final da anterior nota 1; e, do meu estudo «Da Caravela Portuguesa», pp. 22-24.

(12) Cfr. J. E. Pimentel Barata, «Relações entre as técnicas da construção naval portuguesa do século XVII e dos mestres construtores poveiros» (in Boletim Cultural *Póvoa de Varzim*, vol. VII, n.º 1, 1968).

podendo traçar-se com um cordel, um prego e uma varinha, na verdade detinham a marca duma importante herança do saber⁽¹³⁾.

A Pimentel Barata se deve o não vulgar mérito de enfrentar com decisão a tentativa da reconstituição dum traçado regulador⁽¹⁴⁾. Quer dizer, procurou integrar-se na mentalidade da época, para poder dominar a técnica da época⁽¹⁵⁾, arrostando todos os preconceitos. A sua metodologia ilustra o que seria de esperar da posição da posição dum arqueólogo — porventura a lição mais importante que nos legou, por que além da prova de idoneidade que o seu labor espelha, igualmente nos deixa a rara (e necessária) prova de senso (cultural).

Foi assim que ele conseguiu devassar alguns dos segredos e, até, descortinar certas anomalias (propositadas?) dos nossos tratados de construção naval ou textos técnicos antigos.

E ainda que, as opiniões divirjam quanto à validade da hipótese sobre a «criação (em Portugal) dum novo tipo de caravela pelo 2.º quartel do século XV» — se se entender a desinação «tipo de caravela» no seu sentido absoluto⁽¹⁶⁾ —, a importância da sua obra confere-lhe posição cimeira entre os seus pares — a nível internacional.

7 — Em face do que ficou apontado, levanta-se um outro aspecto da questão — aspecto de extrema importância: o de saber-se até que ponto se encontra subjacente a todo este processo a nação das ordens monástico-

(13) Cfr. Jean Gimpel, *Les batisseurs des Cathédrales*, Editions du Seuil, 1959, em especial pp. 105 a 174.

(14) Cfr. o seu Apêndice III de I vol., p. 322 de ob. cit. na anterior nota 4.

(15) O que fica bem patente (também) no comentário C4 de p. 303 do vol. V da mesma obra, quando refere que «os desenhos de Quirino da Fonseca estão (...) aproximados (por que ele) não usou o método de calcular a escala pelas unidades de medida da época».

(16) Tendo em atenção, especialmente, o texto do seu Apêndice III (cit. na anterior nota 14), p. 320, onde parece haver uma contradição entre a afirmação da criação duma nova tipologia naval e o referido acerca da possibilidade do apuramento de certas características «sem quebra da harmonia do diagrama e do traçado do navio», segundo um sistema ou um método de traçagem que, tudo o indica, representava o «saber tradicional» mediterrânico. Que, nesse domínio, se atingira notória capacidade profissional, não sofre dúvida. Mas tal sistema ou método (de que José Perez Vidal nos fornece mais um exemplo em *El Almirante Diaz Pimienta*, Ediciones del Exomo. Cabilbdo Insular de La Palma, 1982) não foi exclusivo nosso. Nem pareceria necessário — pela facilidade que oferecia de permitir apurar certas características sem mudar o tipo da embarcação — que se criasse um novo «tipo» de barco também designado «Caravela».

-militares; em especial, toda a influência que o Infante exercia como Administrador da Ordem de Cristo ⁽¹⁷⁾. Com a verdadeira «Inteligentsia» da época, com o que tantas vezes foi chamado «a Escola de Sngres» — «escola», ou não, pouco interessa, neste momento, divagarmos sobre isso —, fundamentalmente o que importa é a procura dos «campos culturais» dominantes, e o que eles, na realidade, significavam ⁽¹⁾.

Sem dúvida, estamos perante um mundo de coisas que tem dado origem a muita especulação. Mas o facto é que precisamos de, com decisão, enfrentar o que deve ser enfrentado!

Com efeito, não se pode imaginar, de modo nenhum, que os homens responsáveis, pertencentes àquele ciclo cultural, deixassem de estar inseridos, não no imediatismo de um ideário nacionalista moderno, como o que vimos desabrochar há duas ou três décadas, mas sim, em uma concepção profundamente religiosa informando a vida como um todo. E que o seu conceito de Arquitectura, não fosse outro que não o da Arquitectura Simbólica. O que se ajusta a critérios que subsistem desde (pelo menos) a Antiguidade Clássica. Mas não só no respeitante à construção das Catedrais, dos Templos: a arquitectura naval neles igualmente se enraizava. Portanto, no meio de tudo isto, no fundo de tudo isto, existe uma mística que necessitamos conhecer, para também se poder entender como se chega a determinados resultados ⁽¹⁾ e ⁽¹²⁾.

8 — Esbocei muito rapidamente a problemática essencial, pois o tempo das intervenções é limitado — além de que pouco mais poderia acrescentar. Pretendi glosar o que foi também a posição assumida pelo Dr. Pimentel Barata: posição muito positiva como atitude de interpretação.

9 — Mas agora gostaria de terminar a minha parte com um apêlo, um apêlo que deve ser feito em tom grave e muito formal.

Aqui estamos todos, empenhados em matéria que para nós, portugueses, é essencial. Porém, não só para nós — porque essencial também o é para todo o mundo civilizado, já que se trata, efectivamente, do relacionamento com uma das grandes etapas da História que a todos interessa. Aliás a lição do Infante é uma lição de universalismo e não uma lição restrita a um povo, uma nação:

⁽¹⁷⁾ Aqui ressalvo a referência (p. 25 do meu estudo «Da Caravela Portuguesa») de que o Infante fora *Mestre* da Ordem de Cristo.

Ora existe uma questão crucial que tem de ser denunciada neste preciso momento.

Não se compreende que se esteja permanentemente à volta com papéis, à roda disto tudo, moendo os mesmos prolemas, «quebrando muita pedra», mas — suponho-o eu, evidentemente — sem nunca chegar a encontrar o que nos permita tirar conclusões definitivas. Porque para atingir essa meta, haveríamos que «descobrir» uma *caravela* autêntica — o que não aconteceu ainda, como já aqui hoje foi referido.

Convenhamos, porém, que a culpa é nossa:

Este País, com graves responsabilidades no consenso dos «povos civilizados», desprezou totalmente a «sua» Arqueologia Naval — não só nos aspectos teóricos, e de «História», mas também nas formulações práticas. Possuímos ainda viveiros de barcos, cujo aproveitamento permitiria ocupar invejável posição de relevo entre os povos «cultos». Tal não se verifica porque não temos querido ⁽¹⁸⁾.

Pode dizer-se que não há dinheiro! Afinal toda a gente sabe que o dinheiro chega para tudo, até para fazer asneiras. Para aquilo que se torna necessário é que não tem chegado. Vou contar-lhes um caso, conhecido de toda a gente, e que se localiza numa área onde até pode haver «caravelas»: Como se sabe, todo o rio Arade, até Silves, tem a possibilidade de ser outro cemitério de barcos, de extrema importância para a Arqueologia Naval. Pois nesses locais têm-se feito as maiores barbaridades. Os célebres «barcos da Foz do Arade», por exemplo, correm os maiores riscos de se perder, enquanto as preocupações dos responsáveis se concentram nas embarcações de recreio «que não têm sítio para fundear», nas dragagens, etc. Há quem diga que os barcos, semi-enterrados no lodo, são ro-

(18) Relembro a minha comunicação ao Congresso Internacional para a Defesa do Património Cultural (Alcobaça, 1979), publicada em *Os Barcos da Nazaré no panorama da nossa Arqueologia Naval — Pré-aviso sobre acções cautelares a promover nas zonas portuárias dos Coutos de Alcobaça* (Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1981).

Já depois deste «1.º Painel da Caravela», em Junho de 1986, fui visitar um local próximo de Alfeizerão onde apareceu uma «caverna» duma embarcação de tábuas trincadas que poderia dar preciosas indicações acerca da importância arqueológica do espólio — e da zona vizinha: porém a caverna desaparecera, aventando-se a hipótese de haver sido queimada...

O mesmo se poderá dizer da tal «Arqueologia viva» — a das embarcações tradicionais que deixamos perder sem termos sequer o Museu que com elas, nos permitiria ocupar a invejável posição a que, noutra área, ascendemos com o Museu Nacional dos Coches, pela rasgada visão de Sebastião José de Carvalho e Melo...

manos. Não sei se o são, ou não — mas ao fim de tantos anos e de tantos riscos não se compreende que não estivessem recuperados estudados e protegidos. E rio acima, o que haverá?

No entanto, perante a facilidade das instâncias oficiais, as obras de hidráulica portuária vêm destruindo material arqueológico de valor incalculável; os «piratas» têm roubado autênticas preciosidades — inclusive aparecerem objectos de prata e peças de ouro —; e nós assistimos a tudo isso passivamente! A esse defraudar dum património — que me permite qualificar de «sagrado» porque é da nossa responsabilidade defendê-lo.

Suponho que, efectivamente, pouco mais poderá avançar-se nos estudos teóricos deste fundamental capítulo das Descobertas — o da «caravela». Contudo, há muito, há tudo para avançar por que há tudo para fazer, no domínio da Arqueologia Naval de campo (prática).

É isto que não podemos desconhecer; esquecer, alhearmo-nos dessa grave responsabilidade, da conivência em que estamos todos metidos. Pela qual não ocupamos o lugar a que *tínhamos* (teríamos:) direito no meio das nações civilizadas — não fora a nossa incúria.

Pouco mais poderei dizer, senão exprimir um voto: o de que, um dia, os portugueses ganhem juízo...

Muito obrigado pela vossa atenção.