

Academia de Marinha

MEMÓRIAS 2022

VOLUME LII





Academia de Marinha



MEMÓRIAS 2022

VOLUME LII

LISBOA
2024



Ficha técnica

Título Memórias 2022

Edição Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação António Mano Loução
António Rocha de Freitas
Paulo Silva Varela
Sónia Aires Lima

Capa e contracapa

Grafómetro francês, em latão, aço e vidro, com a inscrição “Meurand AParis”

Fabricante: Meurand, Paris

Dimensões: 20 x 16 cm

Período: século XVIII, 2ª metade

Colecção LCS

Fotos: Filipe Enes

Concepção gráfica: Luís Couto Soares

Data Dezembro 2024

Tiragem 200 exemplares

Impressão e acabamento Página Ímpar

Depósito legal 355115/13

ISBN 978-972-781-185-4

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2022	15
Síntese da atividade cultural em 2022	16
Vida académica	17
Lista de membros eleitos	25

Sessões culturais

13 JANEIRO

TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS
DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÉNIO 2022/2024

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha Francisco Vidal Abreu	27
--	----

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO DE 2022

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha Francisco Vidal Abreu	33
--	----

Mar Europeu? Mar Português? José Cruz Vilaça	39
--	----

18 JANEIRO

A Nova Interpretação dos Painéis de S. Vicente Fernando António Baptista Branco	55
---	----

25 JANEIRO

Disponibilidade da Marinha Portuguesa durante o século XVI. Notas de investigação* Amândio Jorge Morais Barros	
--	--

1 FEVEREIRO

A engenharia hidrográfica em Portugal - uma perspetiva histórica Miguel Bessa Pacheco	87
---	----

3 FEVEREIRO

LANÇAMENTO DO LIVRO “MEMÓRIAS DE UM OFICIAL NA RESERVA NAVAL”

Apresentação do livro* José Luís Leiria Pinto	
---	--

Palavras do Presidente da Assembleia Geral da AORN*

José Cruz Vilaça

Palavras do autor do livro*

José Augusto Pires de Lima

7 FEVEREIRO

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA AS COMEMORAÇÕES DO V CENTENÁRIO
DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO / IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA
APRESENTAÇÃO DO LIVRO “RELAÇÃO DA PRIMEIRA VIAGEM
EM TORNO DO MUNDO - ANTÓNIO PIGAFETTA”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha

129

Francisco Vidal Abreu

Apresentação do livro*

Henrique Leitão

Palavras da autora da edição, introdução, tradução e notas*

Joana Lima

8 FEVEREIRO

SESSÃO CONJUNTA COM A FUNDAÇÃO OCEANO AZUL
“DESAFIOS DO MAR NA PERSPETIVA DA SUSTENTABILIDADE”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha

131

Almirante Francisco Vidal Abreu

O Oceano para a década: contextos, desafios e respostas*

Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos

A conservação do Oceano como uma estratégia para Portugal*

Tiago Pitta e Cunha

15 FEVEREIRO

LANÇAMENTO DO LIVRO “HISTÓRIAS MARÍTIMAS DOS AÇORES”

Apresentação do livro pelo autor

133

Adelino Rodrigues da Costa

22 FEVEREIRO

Atlântico, Índico e Pacífico: Oceanos de Guerra ou de Paz?*

Bernardo Pires de Lima

3 MARÇO

LANÇAMENTO DO LIVRO “DIÁRIO DE BORDO”

Palavras do autor do livro

135

Carlos Costa Ramos

Apresentação do livro	141
Luís Rodrigues do Nascimento	
 8 MARÇO	
SESSÃO CONJUNTA COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO “FAÇANHAS NO ESPAÇO MARÍTIMO PORTUGUÊS - PEDRO ÁLVARES CABRAL”	
Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha	157
Almirante Francisco Vidal Abreu	
A armada de Pedro Álvares Cabral e o aprofundamento do projeto imperialista manuelino: concepção e prática de uma nova estratégia militar naval no Índico	159
Vítor Luís Gaspar da Conceição Rodrigues	
Pedro Álvares Cabral: evocação de um dos símbolos do início da mundialização nos quinhentos anos da sua morte*	
José Manuel da Costa Rodrigues Garcia	
Palavras proferidas pelo diretor do CIJVS*	
Martinho Vicente Rodrigues	
 15 MARÇO	
SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO “ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES – 2021”	
Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha	169
Almirante Francisco Vidal Abreu	
Apresentação da obra: “Do Algarve a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (séculos XV-XVI)”	173
Nuno Vila-Santa	
 17 MARÇO	
A Marinha do Brasil na Grande Guerra*	
Francisco Eduardo Alves de Almeida	
 22 MARÇO	
Agentes não-humanos na história da expansão marítima: interações entre animais e pessoas no Atlântico da época moderna*	
Cristina Brito	
 29 MARÇO	
O Escorbuto e a Gente do Mar	183
José Filipe Moreira Braga	

5 ABRIL

Entre rotas e jurisdições várias: o apoio à navegação em Angra (séculos XVII-XVIII)

193

José Manuel Damião Soares Rodrigues

26 ABRIL

A relevância do mar na projeção de valores

219

Rui Manuel Sousa Valério

28 ABRIL

SESSÃO CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO
“DINÂMICA COSTEIRA - O LITORAL PORTUGUÊS”

Palavras proferidas pelo Reitor da UA*

Paulo Jorge Ferreira

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha

231

Almirante Francisco Vidal Abreu

Dinâmica sedimentar na região de Aveiro e erosão costeira*

Cristina Bernardes

Flutuadores Lagrangeanos na monitorização da hidrodinâmica costeira e estuariana*

José Paulo Pinto

Evolução do litoral adjacente ao Porto de Sines*

Mónica Ribeiro e Aurora Rodrigues Bizarro

Estratégias da mitigação dos impactos da erosão costeira

233

Carlos Coelho

3 MAIO

Melville e Turner - representações marítimas e nostalgia nos alvares da modernidade

237

Mário Carlos Fernandes Avelar

5 MAIO

LANÇAMENTO DO LIVRO “VEREDAS DA MODERNIDADE”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

247

Francisco Vidal Abreu

Intervenção da autora do livro*

Ana Paula Avelar

Apresentação do livro*

Vítor Manuel Veríssimo Serrão

10 MAIO

A guerra na Ucrânia: o mar na história e nas estratégias

251

João Vieira Borges

17 MAIO

CELEBRAÇÕES DO 1º CENTENÁRIO DA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL
SESSÃO INTEGRADA REALIZADA COM OITO INSTITUIÇÕES CONGÊNERES
(APH, ACL; ANBA, AICP; AM, SGL, SHIP E CPHM)

Da navegação à vela a Gago Coutinho*

José Malhão Pereira

De Gago Coutinho aos dias de hoje*

Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro

20 MAIO

CELEBRAÇÕES DO DIA DA MARINHA 2022
UNIVERSIDADE DO ALGARVE - ACADEMIA DE MARINHA

“O Mar: Tradições e desafios”**

24 MAIO

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NO DIA DA MARINHA 2022

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha

273

Almirante Francisco Vidal Abreu

Ciberdefesa em Portugal e respetivas políticas públicas*

António José Gameiro Marques

26 MAIO

APRESENTAÇÃO DO LIVRO “A ECONOMIA IMPERIAL PORTUGUESA
NO OCASO DO ANTIGO REGIME (1796-1835)”

Palavras do autor do livro*

António Alves Caetano

Apresentação do livro*

Carlos Rebelo Duarte

31 MAIO

O meu encontro com a História

275

Carlos Monjardino

7 JUNHO

MAD – Mutual Assured Destruction

283

João José Brandão Ferreira

14 JUNHO

SESSÃO CONJUNTA COM A ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES “D. MANUEL I”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha 307
Almirante Francisco Vidal Abreu

A utopia do rei D. Manuel I e a arte do seu tempo*
Fernando António Baptista Pereira

O livro das fortalezas de Duarte de Armas*
Margarida Valla

D. Manuel I e a Conquista, Navegação e Comércio... de outras terras e outros mares 309
Ana Paula Avelar

Palavras proferidas pela Presidente da Academia Nacional de Belas Artes*
Natália Correia Guedes

21 JUNHO

Ordem de Sant'Iago da Espada: da reforma de 1789 ao reconhecimento do mérito científico, literário e artístico 321
Paulo Jorge Milhano Neves Estrela

28 JUNHO

Europa: caminho acidentado num destino desejado*
António Carlos Rebelo Duarte

5 JULHO

A participação alemã na Expansão Portuguesa no tempo de Vasco da Gama*
Jürgen Pohle

12 JULHO

Nacionalismos e globalização*
Joaquim Aguiar

20 SETEMBRO

António Pereira de Matos (1874-1930): um protagonista esquecido do pensamento naval em Portugal nos princípios do séc. XX 323
Fernando Alberto David e Silva

27 SETEMBRO

O crime organizado transnacional na dimensão marítima 337
Jorge Manuel Novo Palma

4 OUTUBRO

Direito dos conflitos armados – A proteção das vítimas da guerra

José Manuel Silva Carreira

363

6 OUTUBRO

APRESENTAÇÃO DO LIVRO “COLOMBO GENOVÊS – O TIO ERRADO
– DESCONSTRUÇÃO E CRONOLOGIAS DO GRANDE EMBUSTE”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha*

Francisco Vidal Abreu

Apresentação do livro pelo autor*

Carlos Alberto Calado

11 OUTUBRO

XVI COLÓQUIO LUSO - BRASILEIRO COM A APH, ACL, ANBA, SGL, SHIP, UM E CPHM
“RAÍZES MEDIEVAIS DO BRASIL MODERNO NO BICENTENÁRIO
DA INDEPENDÊNCIA”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Francisco Vidal Abreu

379

**Continuidade na ruptura? A construção do Estado à época
da Independência do Brasil***

Arno Wehling (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro)

**Validos, favoritos e cortesãos no Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves
(1807-1822): alguns casos de estudo***

Daniel Protásio (SGL)

Reconhecimento da independência do Brasil: política, direito e diplomacia*

Rui Figueiredo Marcos (ACL)

**Formas artísticas de celebrar a Independência do Brasil:
dois desenhos da Academia Nacional de Belas Artes***

Andreia Cunha da Silva (ANBA)

**Carlos Malheiro Dias e a História da Colonização Portuguesa do Brasil
(1921-1924)***

João Abel da Fonseca (SGL)

**O Brasil e Portugal nas guerras totais do século XX - uma comparação
de âmbito político e estratégico***

António Paulo Duarte (CPHM)

**Os 200 anos da independência do Brasil: a renovação
de um debate historiográfico***

Profª. Ângela Maria Vieira Domingues (AM)

Carlota Joaquina de Borbón, un personaje controvertido*

Marion Reder (APH)

La independencia de Brasil y la España de 1822*

Emilio de Diego (Real Academia de Doctores de España)

Formação de uma Marinha brasileira

Augusto Salgado (AM)

381

20 OUTUBRO

CICLO ECONOMIA DO MAR MESA REDONDA

“Pescas” *

Álvaro Francisco Rodrigues Garrido | Luís Vicente | Yorgos Stratoudakis | Rita Sá

25 OUTUBRO

SESSÃO INTEGRADA NO XI CICLO DE CONFERÊNCIAS LUSO-ITALIANAS

“PATRIMÓNIO DOS ITALIANOS EM PORTUGAL”

Transferências de saber militar e suas adaptações: as guerras de Itália na Expansão Portuguesa

Gonçalo Maria Duarte Couceiro Feio

401

8 NOVEMBRO

PRÉMIO “FUNDAÇÃO ORIENTE – EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Francisco Vidal Abreu

411

Apresentação da obra - THE NAMBAN TRADE Merchants and Missionaries in 16th and 17th Century Japan*

Mihoko Oka

Palavras do Presidente da Fundação Oriente*

Carlos Monjardino

9 NOVEMBRO

SESSÃO CONJUNTA COM A ACADEMIA PORTUGUESA DE HISTÓRIA

Palavras da Presidente da Academia Portuguesa de História*

Manuela Mendonça

O contexto político do cerco de Rodes de 1522: Portugal e o Mediterrâneo*

Paula Pinto Costa

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Francisco Vidal Abreu

415

A Batalha de Rodes - Uma Perspectiva Naval

José António Rodrigues Pereira

417

15 NOVEMBRO

LANÇAMENTO DO VOLUME “HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA
– VIAGENS E OPERAÇÕES NAVAIS, 1668-1823”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha*

Francisco Vidal Abreu

Apresentação do volume*

Amélia Maria Polónia da Silva

Palavras do Coordenador do volume*

Augusto Alves Salgado

22, 23, 24 NOVEMBRO

XVII SIMPÓSIO HISTÓRIA MARÍTIMA**

29 NOVEMBRO

O conhecimento e a exploração do mar. Uma perspectiva tecnológica*

Armando José Dias Correia

6 DEZEMBRO

**A incrível viagem de Cabo Verde e Golfo da Guiné ao fundo do Brasil,
de uma expedição de mulheres em 1550: Doña Mencía Calderón
e suas cinquenta donzelas**

429

Nayibe Gutiérrez Montoya

13 DEZEMBRO

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

449

Francisco Vidal Abreu

Os Lusíadas e o Mar

451

Artur Anselmo de Oliveira Soares

Apontamento

AM – APONTAMENTO SOBRE A RELAÇÃO ENTRE A ACADEMIA DE MARINHA
E O INSTITUTO DE CULTURA EUROPEIA E ATLÂNTICA (ICEA)
– DOS PRIMÓRDIOS AO PRESENTE

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

457

Francisco Vidal Abreu

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

** Editado em separado

Nota de Edição: alguns autores não seguem o novo Acordo Ortográfico.

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2022*

Presidente

Almirante Francisco Vidal Abreu

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Contra-almirante Luiz Roque Martins

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra António Rocha de Freitas

Secretário da Classe de História Marítima

Professora Doutora Ana Paula Avelar

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Dr. Paulo da Silva Santos



* Eleitos, para o triénio 2022-2024, pela Assembleia dos Académicos de 18 de novembro de 2021 e homologado em 25 de novembro de 2021 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

SÍNTESE DA ATIVIDADE CULTURAL

A Academia de Marinha (AM) tem por missão promover e desenvolver estudos, bem como divulgar o conhecimento no domínio da história, das artes, das letras e das ciências relacionadas com o mar e as atividades marítimas. No decurso do ano de 2022, manteve-se fiel a este propósito, destacando-se a realização de 35 conferências ordinárias e 12 extraordinárias, cinco das quais em colaboração com entidades como a Fundação Oceano Azul (FOA), o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão (CIJVS), a Universidade de Aveiro (UA), a Academia Portuguesa de História (APH) e a Academia Nacional de Belas Artes (ANBA).

Entre as iniciativas de maior relevo, assinalam-se a Sessão Solene de Abertura do Ano Académico, com conferência proferida pelo Comandante José Malhão Pereira, distinguido com o Prémio Academia de Marinha 2021, a atribuição do Prémio Fundação Oriente - Embaixador João de Deus Ramos à Professora Doutora Mihoko Oka e a atribuição do Prémio Sarmento Rodrigues ao Professor Doutor Nuno Vila-Santa.

Com especial destaque, sublinham-se as sessões integradas nas Comemorações do 1.º Centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul, organizadas em estreita colaboração com sete instituições congêneres (ANBA, APH, ACL, AICP, SGL, SHIP, CPHM). Merece igualmente referência o Colóquio *O Mar: Tradições e Desafios*, promovido em parceria com a Universidade de Aveiro no âmbito das celebrações do Dia da Marinha 2022.

A Academia de Marinha participou no XVI Colóquio Luso-Brasileiro, subordinado ao tema *Raízes Medievais do Brasil Moderno no Bicentenário da Independência*, realizado em colaboração com a APH, ACL, ANBA, SGL, SHIP, CPHM e a Universidade do Minho, e integrou a programação do XI Ciclo de Conferências Luso-Italianas com a sessão *Património dos Italianos em Portugal*.

Salienta-se a organização do XVII Simpósio Internacional de História Marítima, subordinado ao tema *Magalhães e Elcano: do Ocaso de uma Expedição à Génese de um Mundo Global*, que reuniu, ao longo de três dias, 39 investigadores de diversas nacionalidades em torno de 37 comunicações.

Assinala-se, com especial relevo, a Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico, presidida por Sua Excelência o Presidente da República, que contou com a conferência *Os Lusíadas e o Mar*, proferida pelo Professor Doutor Artur Anselmo de Oliveira Soares.

No domínio editorial, destacam-se os lançamentos das obras: *Memórias de um Oficial da Reserva Naval*, do Académico José Augusto Pires de Lima; *Histórias Marítimas dos Açores*, do Académico Adelino Rodrigues da Costa; *Diário de Bordo*, do Eng. Carlos Costa Ramos; *Veredas da Modernidade*, da Académica Ana Paula Avelar; e *História da Marinha Portuguesa – Viagens e Operações Navais*, coordenado pelo Académico Augusto Alves Salgado. Assinala-se ainda a apresentação da obra *A Economia Imperial Portuguesa no Ocaso do Antigo Regime (1796-1835)*, do Académico António Alves Caetano.

Desta forma, a Academia de Marinha mantém o compromisso de preservar e valorizar a memória dos protagonistas da História de Portugal e da Marinha. Através da Classe de História Marítima, aprofunda-se o estudo do papel do mar na identidade nacional e na História Global, enquanto a Classe de Artes, Letras e Ciências promove a sua dimensão artística, literária e científica. Assim, fortalece-se a compreensão do passado, clarifica-se o presente e perspectivam-se os desafios do futuro.

VIDA ACADÉMICA

Tomada de Posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2022/2024

Em 13 de Janeiro, sob a presidência de Sua Excelência, o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Henrique Gouveia e Melo, decorreu na Biblioteca Almirante Teixeira da Mota a cerimónia de Tomada de Posse do novo Conselho Académico para o triénio 2022/24, eleito pela Assembleia dos Académicos de 18 de novembro de 2021.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos e felicitações ao Presidente e demais membros do Conselho Académico.



Sessão solene de Abertura do Ano Académico

Presidida pela Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Henrique Gouveia e Melo, a sessão solene de abertura do Ano Académico teve lugar a dia 13 de janeiro.

No início da sessão foi entregue ao Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira o Diploma do Prémio Academia de Marinha 2021.

A conferência de abertura, com o título “Mar Europeu? Mar Português?”, foi proferida pelo Prof. Doutor José Luís da Cruz Vilaça.



Sessão Cultural Conjunta Academia de Marinha (AM) - Fundação Oceano Azul (FOA), na Academia de Marinha.

No dia 8 de fevereiro realizou-se a sessão conjunta Academia de Marinha - Fundação Oceano Azul, dedicada aos **“Desafios do Mar na perspetiva da sustentabilidade”**.

Participaram na sessão os académicos Ricardo Serrão Santos, Ministro do Mar, e Tiago Pitta e Cunha, Presidente da Comissão Executiva da Fundação Oceano Azul.



Sessão Cultural Conjunta Academia de Marinha (AM) - Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão (CIJVS) – Na Academia de Marinha

A Academia de Marinha em conjunto com o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão organizou mais uma sessão cultural subordinada ao tema “Façanhas no espaço marítimo português - Pedro Álvares Cabral”.



Esta edição, realizada no dia 11 de março no Auditório da Academia de Marinha, contou com a intervenção inicial do Académico Vítor Gaspar Rodrigues, que focou a sua comunicação na “Armada de Pedro Álvares Cabral e o aprofundamento do projeto imperialista manuelino: conceção e prática de uma nova estratégia militar naval no Índico”; e depois com a comunicação proferida pelo Académico José Manuel Garcia sobre a temática “Pedro Álvares Cabral: evocação de um dos símbolos do início da mundialização nos quinhentos anos da sua morte”.

Sessão Solene de entrega do Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues - 2021

Em 15 de março teve lugar no Auditório da Academia de Marinha a Sessão Solene de entrega do Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues /2021 e a apresentação da obra premiada, “Do Algarve, a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séc. XV-XVI)”, da autoria do Doutor Nuno Vila-Santa. O Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”,



de âmbito internacional e atribuído nos anos ímpares, é destinado a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da História das atividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono, primeiro Presidente desta Academia e fundador do Centro de Estudos de História Marítima em 1969.

Neste contexto solene, o Auditório foi também palco do reconhecimento dos valorosos contributos para o cumprimento da missão da Academia realizados pelos seus Vice-presidentes. Assim, foram reconhecidos publicamente com a imposição, por Sua Excelência o Almirante CEMA, da Medalha Militar de Mérito Militar de 1ª Classe, o Contra-almirante Luiz Roque Martins, e com a Medalha Militar da Cruz Naval de 1ª Classe, o Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues.



3ª Sessão Cultural Conjunta – Universidade de Aveiro (UA) – Academia de Marinha (AM), na Universidade de Aveiro – Dinâmica Costeira – o litoral português

Em 28 de abril decorreu no Campus Universitário de Santiago da Universidade de Aveiro, a terceira sessão cultural conjunta subordinada ao tema “Dinâmica costeira – o litoral português”.

Foram convidados pela Academia de Marinha três especialistas do Instituto Hidrográfico: o Doutor José Paulo Pinto, que focou a sua intervenção sobre “Flutuadores Lagrangeanos na monitorização da hidrodinâmica costeira e estuarina”, seguido da Doutora Mónica Ribeiro com a comunicação “Evolução do litoral adjacente ao Porto de Sines”, inserida num painel moderado pela Académica Aurora Rodrigues Bizarro.

Os contributos académicos da Universidade de Aveiro foram dados, primeiro pela Prof.^a Doutora Cristina Bernardes, numa apresentação sobre a “Dinâmica sedimentar na região de Aveiro e erosão costeira”, e a terminar, pelo Prof. Doutor Carlos Coelho com a comunicação sobre as “Estratégias de mitigação dos impactos da erosão costeira”.

Comemorações do 1º centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul – Sessão Cultural, da iniciativa da ANBA.

Decorreu a 17 de maio no auditório da Academia de Marinha uma sessão cultural com duas conferências, inseridas nas comemorações do 1º centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. Para falar sobre esta grande aventura aeronáutica do comandante Artur Sacadura Cabral e do almirante Carlos Gago Coutinho, foram convidados dois antigos comandantes do Navio-escola “Sagres”, o Comandante José Manuel Malhão Pereira e o Comodoro Nuno Sardinha Monteiro, ambos académicos e especialistas em navegação.



Sessão Solene integrada nas comemorações do Dia da Marinha.

No âmbito das comemorações do Dia da Marinha 2022, teve lugar no auditório da Academia de Marinha, em 24 de maio, uma sessão solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Henrique Gouveia e Melo, tendo sido apresentado a comunicação “Cibersegurança em Portugal e respetivas políticas públicas”, pelo Diretor-geral do Gabinete Nacional de Segurança e Académico, Contra-almirante António Gameiro Marques.

Nesta sessão, Sua Ex.^a o Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional condecorou com a Medalha da Cruz Naval, 1ª Classe, o Académico José Pires de Lima.



Sessão Cultural Conjunta Academia de Marinha (AM) – Academia Nacional de Belas Artes (ANBA), na AM.

A Academia de Marinha e a Academia Nacional de Belas Artes (ANBA), organizaram, em 14 de junho, uma sessão conjunta para evocar o grande monarca D. Manuel I. Foram convidados três reconhecidos especialistas da vida e época do Rei. Assim, depois das palavras de abertura proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, seguiram-se as comunicações: “A utopia do rei D. Manuel I e a arte do seu tempo”, do Académico António



Baptista Pereira e “O livro das fortalezas de Duarte de Armas”, da Prof.^a Arquiteta Margarida Valla. Após um curto intervalo, a Académica Ana Paula Avelar apresentou uma comunicação sobre “Dom Manuel I e a Conquista, Navegação e Comércio... de outras terras e outros mares”. As palavras de encerramento foram proferidas pela Prof.^a Natália Correia Guedes, Presidente da ANBA.

XVI Colóquio Luso-Brasileiro subordinado ao tema “Raízes medievais do Brasil moderno no Bicentenário da Independência”

Integrado nas celebrações dos 200 anos de independência do Brasil, realizou-se na Academia de Marinha em 11 de outubro, o XVI Colóquio Luso-Brasileiro subordinado ao tema “Raízes medievais do Brasil moderno no Bicentenário da Independência”.



De salientar que este colóquio, da iniciativa da Academia Portuguesa da História, decorreu em 10 e 11 de outubro em Lisboa e de 13 a 15 em Braga, com a presença de conferencistas, não apenas de Portugal e do Brasil, mas também da vizinha Espanha.

Prémio Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos

No dia 8 de novembro, o auditório da Academia de Marinha, foi palco da entrega do prémio “Fundação Oriente - Embaixador João de Deus Ramos”. A obra vencedora “The Nambam Trade. Merchants and Missionaries in 16th and 17th Century Japan”, foi apresentada pela sua autora, a Prof.^a Doutora Mihoko Oka que realçou que o grande objetivo da sua obra passa pela combinação dos estudos anteriormente realizados por japoneses e ocidentais com as suas novas descobertas em documentos originais. A sessão contou com a presença do Embaixador do Japão.



Sessão Cultural Conjunta Academia Portuguesa da História (APH) – Academia de Marinha (AM), na APH

Sessão evocativa da Batalha de Rodes, em 9 de novembro. Foi orador da Academia de Marinha o Capitão-de-mar-e-guerra José António Rodrigues Pereira, Académico Honorário que apresentou a comunicação “A Batalha de Rodes; Uma Perspectiva Naval”. A Prof.^a Doutora Paula Pinto Costa Académica Correspondente da APH, apresentou o tema “O contexto político do Cerco de Rodes de 1522: Portugal e o Mediterrâneo”.

XVII Simpósio de História Marítima – “Magalhães e Elcano: do ocaso de uma expedição à génese de um mundo global”

Subordinado ao tema “Magalhães e Elcano: do ocaso de uma expedição à génese de um mundo global”, decorreu na Academia de Marinha, de 22 a 24 de novembro, o XVII Simpósio de História Marítima, tendo sido apresentadas 37 comunicações.

Foram abordadas as diversas áreas temáticas: Dos oceanos, da fauna e da flora; Da náutica, cartografia e arte de navegar; Dos agentes e da sua ação; Do encontro de culturas; e Da génese de um mundo global. Em suma, os últimos meses de viagem e as repercussões da mesma.



Sessão Solene De Encerramento do Ano Académico

Presidida pelo CEMA e AMN Almirante Henrique Gouveia e Melo; Dia 13 de Dezembro.

Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Henrique Gouveia e Melo, teve lugar a 13 de dezembro, no Auditório da Academia de Marinha, a Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico de 2022.

A sessão iniciou-se com a entrega de condecorações a dois militares que prestam serviço na Academia de Marinha. O Cabo-mor Paulo Fernandes Dias e o Cabo Francisco Antunes da Silva receberam de Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Henrique Gouveia e Melo, as medalhas militares de Serviços Distintos de Cobre e da Cruz Naval de 4^a classe, respetivamente.

Seguiu-se a apresentação da comunicação do Académico Professor Doutor Artur Anselmo sobre o tema “Os Lusíadas e o Mar”.



Assembleia dos Académicos

Foi realizada uma Assembleia dos Académicos, a 13 de outubro, para a eleição para as diferentes categorias de membros.

Prémio “Academia de Marinha” 2022

Procedeu-se pelo terceiro ano consecutivo à atribuição do Prémio “Academia de Marinha”. Este prémio, instituído em 2020 pelo Ministro da Defesa Nacional, destina-se a dinamizar e incentivar a pesquisa e investigação científica no âmbito das atividades marítimas portuguesas e das artes, letras e ciências no que diga respeito ao mar e às atividades marítimas e, em particular, à História da Marinha e da ciência náutica e cartografias portuguesas. O prémio foi atribuído à obra «Viagens e Operações Navais 1668-1823», com coordenação e coautoria do Comandante Augusto Alves Salgado.

Lançamento e Apresentação de Livros

“Relação da primeira viagem em torno do Mundo – António Pigafetta”, Estrutura de Missão do V Centenário da Circum-navegação;

“Histórias Marítimas dos Açores”, do Académico Adelino Rodrigues da Costa;

“Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas”;

“História da Marinha Portuguesa. Viagens e Operações Navais (1668 – 1823)”;

“Memórias de um Oficial da Reserva Naval”, do Académico José Augusto Pires de Lima;

“Diário de Bordo”, coordenação do Eng. Carlos Costa Ramos;



“Do Algarve a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séculos XV-XVI)”, de Nuno Vila-Santa;

“Veredas da Modernidade”, da Académica Ana Paula Avelar;

“A economia imperial portuguesa no ocaso do antigo regime (1796 - 1835)”, do Académico António Alves Caetano;

“Colombo Genovês – o Tio Errado – Desconstrução e cronologias do grande embuste”, do Eng. Carlos Carvalho Calado.

Sessões Realizadas

Durante o corrente ano foram realizadas 35 conferências ordinárias e 12 extraordinárias.

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

Académicos falecidos

José Nicolau Sousa Tudella

Maria Benedita Almeida Araújo

João António Gomes Vieira

Ferdinando Oliveira Simões

Joaquim dos Santos Félix António

Inácio José Guerreiro

Bernardo Guimarães Fisher de Sá Nogueira

Juan Marchena Fernandez

Carlos Augusto Sousa Reis

Adriano José Alves Moreira

José Filipe Inglês Baião do Nascimento

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 13 de outubro

Efetivo da Classe de Artes, Letras e Ciências

Carlos Monjardino

Jorge Manuel Novo Palma

Henrique Eduardo Passaláqua de Gouveia e Melo

Correspondentes da Classe de História Marítima

João Vieira Borges

Fernando José Matos Pessanha

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Luís Tomé

Joaquim Aguiar

Bernardo Pires de Lima

Associado da Classe de História Marítima

Bernard Lavallé

SESSÕES CULTURAIS

TOMADA DE POSSE DO CONSELHO ACADÊMICO PARA O TRIÊNIO 2022-2024

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 13 janeiro

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

Saúdo Vossa Excelência, agradecendo-lhe a sua disponibilidade para que esta cerimónia de posse pudesse ocorrer nesta nossa, também sua casa, prestigiando desta forma a Academia de Marinha e os seus académicos, dando assim sequência aos resultados eleitorais que resultaram da Assembleia de Académicos realizada em 19 de Novembro de 2021 e à respetiva homologação ocorrida apenas dois dias depois.

Senhores Presidentes de Academias Nacionais e de outros órgãos culturais nossos parceiros, Senhores Almirantes, Senhores Académicos, Militares e civis que prestam serviço nesta Academia, Senhores Convidados, a todos cumprimento. Sejam bem-vindos a esta casa de cultura.

O que é justo deve ser dito. E como tal começo por agradecer profundamente a todos os membros do Conselho Académico cessante a sua devotada entrega e todo o trabalho que desenvolveram em prol de uma sempre melhor Academia de Marinha. Apenas destaco a figura do cessante Secretário-Geral, o Comandante Valente Zambujo por já nos ter deixado, pela sua notável entrega e dedicação, por todos reconhecida, bem como o inexcedível trabalho de toda a guarnição, oficiais, sargentos, praças e civis, brilhantes nas suas competências e fantásticos nas suas capacidades de polivalência e entreadjudas.

Agradeço, seguidamente, a confiança que em nós depositaram todos os membros eméritos e efetivos que participaram na última assembleia eleitoral. A decisão de comparecerem ou de exercerem o seu voto por correspondência é um sinal inequívoco do respeito que a instituição vos merece e da vontade de participarem no seu futuro.

Agradeço, finalmente, a todos os que decidiram acompanhar-me nesta nova singradura, não só a confiança, mas também a vontade de continuarem a vestir a camisola da Academia e com ela continuarem a ajudar a que se cumpra a nobre missão que nos está cometida - estudar e divulgar o mar nos seus aspetos históricos, mas também das artes, das letras e das ciências.

E cada vez mais abertos ao trabalho em rede, a novas parcerias, cada dia mais próximos daqueles a quem queremos chegar. No fundo, dando solidez a este ecossistema cultural ancorado no mar. Aqui, permitam-me destacar a figura do novo Secretário-Geral, o Senhor Comandante Rocha de Freitas pela sua decisão de se juntar ao grupo e nele se querer integrar com os mesmos propósitos, a mesma vontade.

Cumpra agora transmitir-vos que a decisão de concorrer a mais um mandato foi maduramente ponderada. Nove anos são muitos anos, principalmente quando se começou com mais de setenta anos, mas foi por mim entendido que fazia sentido pois ainda existe um conjunto de ideias novas ou a desenvolver que gostaríamos de lançar na sequência do trabalho já feito nos seis anos anteriores.

Com a minha experiência, diria que o primeiro triénio serviu para manter a rotina e aprender a conhecer a Academia, os seus membros e as suas potencialidades; o segundo para concretizar e estabelecer laços e parcerias firmes a nível cultural e de patrocínios; o terceiro será de solidificação e enraizamento do até agora conseguido e de preparação da passagem do testemunho.

É habitual ouvir-se dizer que as saídas não se anunciam, pois, a partir do anúncio, se perde poder. Talvez a regra, como todas, tenha exceções, assim a saúde nos ajude a todos, pois o poder conquista-se, exerce-se pelo exemplo e solidifica-se através da obra que se faz e se deixa para o futuro.

Não falarei do passado pois está à vista de todos e pôde ser acompanhado por todas as sessões culturais e visitas realizadas e, também, através da divulgação efetuada nas newsletters mensais, dos contributos para a Revista da Armada, dos vídeos colocados no nosso portal, das publicações editadas e dos prémios atribuídos.

Uma das últimas realizações, o II Simpósio da História do Oriente que decorreu no final de Novembro passado e que muitos dos aqui presentes puderam acompanhar, é bem a prova da capacidade de realização que se atingiu, envolvendo durante três dias 33 investigadores de 6 nacionalidades, só possível devido a um forte entrosamento interno, à elevada credibilidade internacional reconhecida à Academia de Marinha e naturalmente, a uma grande vontade de fazer bem. Esta realização colocou bem em evidência as capacidades que os responsáveis pela classe de História Marítima sempre demonstraram, também na organização anual dos nossos simpósios.

Apesar da experiência recomendar que quanto menos se falar do futuro mais se acerta, arriscarei alguns pontos fora da atividade rotineira e que constam da súmula programática com que nos submetemos ao escrutínio. Não são os trabalhos de Hércules, embora sejam doze. São eles:

- Manter a atribuição anual do Prémio “Academia de Marinha”, novo prémio institucional criado em 2020, cuidando de lhe dar, pela escolha dos membros do júri e dos trabalhos galardoados, a importância devida ao seu nome;
- Relançar, em 2023, a escolha de um ou mais nomes que venham alargar o núcleo do quadro de Pintores de Marinha para que, com os anos, este venha a ter uma dimensão que seja conhecida, que se faça ouvir e que faça escola a nível nacional;
- Alargar, já em 2022, a rede de sessões conjuntas anuais com outras academias, universidades, ou outras instituições culturais congéneres, através da assinatura de um novo protocolo com a Universidade do Algarve, por ocasião da realização do dia da Marinha em Faro, depois de dois anos de adiamentos pelas razões que se conhecem;

- Aproveitar o desafio lançado à Academia de Marinha, em 2019, pelo Almirante CEMA, na sequência do ato da posse do anterior triénio, e realizar uma sessão cultural conjunta com uma Universidade ou Politécnico, sempre que exista ligação de proximidade entre a cidade escolhida para a realização do dia da Marinha e uma dessas instituições, processo iniciado exatamente em 2019 com a Universidade de Coimbra;
- Envolver a Academia em sessões conjuntas com outras instituições culturais, públicas ou privadas sobre temas de dimensão nacional ou internacional ligados ao mar ou às atividades marítimas, como é o caso, já em 2022, do primeiro centenário da primeira travessia aérea do Atlântico Sul;
- Continuar a impulsionar a publicação dos volumes da grandiosa obra da “História da Marinha”. Ressuscitado que foi o projeto, foram publicados dois volumes no último triénio estando encomendados mais três, a publicar um por ano. A manter-se a vontade e o apoio dos coordenadores convidados e a convidar, a obra poderá ver o seu completamento próximo do final deste decénio.
- Iniciar a publicação de um conjunto de obras que passem a constituir uma nova coleção cobrindo temas ligados ao mar, mas que se situem essencialmente na área das Artes, Letras e Ciências. A música e o mar, a pintura e o mar ou as letras e o mar são apenas algumas das ideias, que por sua vez podem ser subdivididas, das enormes possibilidades que se abrem a este novo projeto;
- Publicar o “Dicionário do Almirantado”, projeto de investigação liderado pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e que tem o apoio técnico desta Academia e cobre o período de 1789 a 1974;
- Dar corpo ao recente protocolo assinado com a Associação Portuguesa de Guias Intérpretes e Correios de Turismo (AGIC), no sentido de proporcionar aos membros da Academia de Marinha visitas culturais regulares a museus e exposições de relevante interesse cultural;
- Continuar a publicação dos vídeos das sessões, devidamente editados, mas aproveitar o espólio já existente de três anos de gravações para criar conjuntos temáticos que possam ser divulgados para fins educativos;
- Publicar uma História da Academia de Marinha, trabalho de fôlego para que já foi convidado um nosso académico para coordenador.
- E, por último, dinamizar e melhorar a organização e estrutura da Biblioteca “Almirante Teixeira da Mota”, onde nos encontramos, através da publicação do respetivo “Regimento”, recorrendo ao apoio da figura de um académico bibliotecário (a criar) e continuando a beneficiar, sempre que possível, de estagiários não remunerados. Independentemente deste esforço, há que reconhecer que a biblioteca constitui uma fragilidade da Academia por estar à responsabilidade de um jovem oficial em regime de contrato que iremos preparar, mas sem qualquer garantia de vir integrar os quadros da Marinha, dando assim continuidade e estabilidade ao processo.

Esta intervenção já vai longa e só a fiz pelo respeito que todos os presentes me merecem, respeito esse que também me leva a terminar.

Senhor Almirante, Senhores Académicos, Senhores convidados.

A vontade em prosseguir deste velho/novo Conselho Académico é a de sempre. Com mais saber e maior experiência, procuraremos fazer sempre melhor, honrando a divisa da nossa Academia – “por mares nunca de outro lenho arados”.

Muito obrigado.

Academia de Marinha, 13 de janeiro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO DE 2022

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 13 de janeiro.

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

Confesso-lhe que, depois de nos últimos tempos ter feito tantas intervenções em sessões solenes com a presença do Comandante da Marinha, esgotei a minha capacidade criativa para encontrar formas diferentes de cumprimento e saudação. Fico-me, pois, pela mais singela. Seja o Senhor Almirante, pela primeira vez e sempre, bem-vindo à Academia de Marinha.

O Senhor Almirante já demonstrou, ao longo da sua carreira, ser capaz de superar os mais diversos desafios, por difíceis e complexos que tenham sido. Mas falta-lhe, agora como Comandante da Marinha e, para além daquele em que naturalmente se focará - a operacionalidade da Marinha, ultrapassar mais um e que não é pequeno: mostrar às mais de três centenas de académicos que se orgulham de pertencer a esta Academia, que acredita na importância do seu trabalho diário. De uma forma erudita e através da história, das artes, letras e ciências, eles contribuem para divulgar o mar e a maritimidade de Portugal, ajudando a construir sólidas pontes entre a Instituição Militar - Marinha e a sociedade civil, levando assim a um melhor conhecimento e divulgação do seu *ethos*.

Senhores Académicos, Senhores convidados,

Este ano, será a segunda vez em que vai ser atribuído o Prémio “Academia de Marinha”. Iniciativa prontamente apoiada pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, deu origem à portaria nº 237/2020 de 9 de outubro de Sua Excelência, o Ministro da Defesa Nacional, destinando-se o prémio a:

«incentivar e a dinamizar a pesquisa e a investigação científica no âmbito da história das atividades marítimas portuguesas e das artes, letras e ciências no que diga respeito ao mar e às atividades marítimas e, em particular, à história da Marinha e da ciência náutica e cartografia portuguesas».

O prémio é de âmbito internacional e, de acordo com o seu Regulamento, tem cariz anual, e pode ser atribuído a trabalhos originais singulares ou coletivos, ou pelo conjunto da obra de autores nacionais ou estrangeiros.

De acordo com o Regulamento, os Secretários das classes de História Marítima e de Artes, Letras e Ciências, respetivamente Professora Doutora Ana Paula Avelar, e Dr. Paulo Judá da Silva Santos, propuseram ao júri para apreciação, em 2021, não um ou mais trabalhos,

mas a atribuição do prémio ao conjunto da obra de uma vida do Comandante José Manuel Malhão Pereira, o que foi feito de forma solidamente fundamentada.

O júri, que para além do Presidente, Vice-presidentes para as classes e Secretário-Geral da Academia como representantes institucionais, contou ainda, a convite do Presidente, com a presença da Senhora Professora Maria do Rosário Themudo Barata e do Senhor Professor Henrique Leitão, concordou por unanimidade com a proposta que lhe foi apresentada, tendo ficado registado em ata o seguinte:

«O comandante José Manuel Malhão Pereira ocupa hoje em dia um lugar único no panorama dos estudos de história da náutica e das navegações de alto-mar, sobretudo no que se refere às atividades náuticas dos portugueses. Quer pela dimensão da sua obra, quer pela sua reconhecida qualidade e rigor, mas também pela sua grande originalidade, o trabalho de investigação histórica do comandante Malhão Pereira é verdadeiramente singular entre os historiadores portugueses de hoje, e mesmo no plano internacional é difícil descortinar quem tenha contributos em história da náutica europeia que possam ombrear com os seus».

No perfil intelectual do Comandante Malhão Pereira convergiram - de maneira feliz, mas muito rara - saberes teóricos e experiências de vida muito díspares, que o tornaram excecionalmente bem preparado para estudar os assuntos históricos a que se dedicou. À exigente formação técnica e humana de um oficial de Marinha - que, no seu caso, foi caracterizada por uma grande experiência de mar e uma longa dedicação à navegação à vela - juntou a formação avançada em História, tendo obtido um mestrado em História da Expansão e, mais tarde, uma formação avançada também em História da Ciência, área académica em que concluiu o doutoramento. A combinação da experiência real e concreta da navegação e da vida a bordo, com o sentido histórico e os conhecimentos amplos de um historiador, e ainda com o domínio dos documentos técnicos e da literatura histórico-científica, próprios de um historiador de ciência, abriram-lhe possibilidades de investigação verdadeiramente excecionais, possibilidades essas que o Comandante Malhão Pereira fez frutificar de maneira notável.

Embora centrada de maneira quase exclusiva na História da Náutica, a obra do Comandante Malhão Pereira, realizada num arco temporal de cerca de três décadas, cobre um espectro largo de assuntos. Entre muitos outros temas pode referir-se o estudo náutico detalhado de algumas viagens marítimas célebres, a investigação metódica do uso de instrumentos a bordo, ou a identificação e análise de importantes manuscritos técnicos antigos. De um ponto de vista formal, a variedade é também grande, encontrando-se, entre as várias dezenas dos seus trabalhos, estudos de pormenor e investigações muito especializadas, a edição e comentário de textos antigos, bem como textos de síntese, ensaios interpretativos, e obras de maior amplitude analítica.

Sendo impossível resumir um legado intelectual de tal amplitude temática, convém, no entanto, assinalar algumas das áreas em que o seu trabalho foi de especial originalidade, tendo por isso aberto novos caminhos à investigação atual.

I. O Comandante Malhão Pereira foi pioneiro na chamada de atenção para a importância crucial dos condicionalismos hidrográficos, geofísicos e meteorológicos na interpretação da náutica do passado. Não só numa chamada de atenção genérica: em vários estudos verdadeiramente inovadores, mostrou de maneira muito concreta como o conhecimento de certos acontecimentos históricos fica muito enriquecido, ou precisa de ser drasticamente corrigido, quando se levam em consideração esses condicionalismos hidrográficos ou meteorológicos.

II. No estudo dos instrumentos usados na navegação dos séculos XVI e XVII, uma área com uma longa tradição de investigação, Malhão Pereira foi pioneiro ao fazer estudos sistemáticos do uso a bordo desses instrumentos, usando réplicas fiáveis e sequências controladas de medições, com o objetivo de determinar parâmetros do maior significado como seja o erro associado às medições com diferentes instrumentos em diferentes condições físicas. Este trabalho tem sido continuado por investigadores de outros países, nomeadamente da Holanda, de Inglaterra e da Alemanha, mas o contributo de Malhão Pereira foi pioneiro e é reconhecido como tal.

III. Entre os portugueses foi o único estudioso que dedicou uma atenção específica e pormenorizada às técnicas náuticas, aos textos e às instituições de ensino náutico portuguesas dos séculos XVII e XVIII, período considerado geralmente de declínio da marinharia nacional, opinião que, aliás, os seus estudos obrigam a matizar.

IV. Foi ainda o primeiro investigador, em Portugal e no estrangeiro, a olhar para o rico *corpus* dos roteiros oceânicos quinhentistas e seiscentistas, como documentos de grande importância para a História da Ciência. Sob a sua inspiração, estas investigações agora são continuadas por historiadores de vários países.

V. Finalmente, foi uma voz constante - e muitas vezes isolada - a chamar a atenção para o rico legado das técnicas náuticas árabes na marinharia portuguesa, especialmente durante o século XVI, no Oceano Índico. Com isto, insistia no facto de que as tradições marítimas são eminentemente internacionais e que devem ser olhadas como tal.

Os trabalhos do Comandante Malhão Pereira foram surgindo, nas últimas três décadas, em publicações muito diversas, portuguesas e estrangeiras, frequentemente em resultado de conferências e seminários realizados nos mais diversos pontos do globo. Esta dispersão fez com que este excecional legado intelectual estivesse apenas acessível a muito poucos especialistas que, na verdade, eram os únicos que se poderiam dar conta da dimensão e do impacto destes trabalhos. Felizmente, nos últimos anos, devido aos bons ofícios da Comissão Cultural de Marinha, todos esses trabalhos têm sido compilados na notável série de volumes *Estudos da História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, colocando assim, de maneira cómoda e acessível a todos, estes importantes estudos.

As investigações históricas de José Manuel Malhão Pereira em História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar são as mais significativas, de maior impacto nacional e internacional, realizadas por um estudioso português nas últimas décadas, nessa área

de estudo. Mais do que continuarem a ilustre tradição de pesquisas que está associada a alguns dos nomes maiores da academia portuguesa, entre os quais os de oficiais da Armada como Abel Fontoura da Costa ou Avelino Teixeira da Mota, têm o valor de ter aberto novos caminhos para a investigação futura, numa demonstração claríssima de que a riqueza do passado náutico português está longe de estar esgotada e que os estudos históricos, o que necessitam verdadeiramente é de investigadores com a inteligência, o saber, a determinação de carácter e a grandeza de espírito de José Manuel Malhão Pereira.

Seguir-se-á, na sessão de hoje, outro ponto alto. Recordo que o meu antecessor, o Almirante Vieira Matias, um homem de causas, considerou que uma delas seria não aceitar e bater-se contra a cedência à Europa de vários aspetos da nossa soberania sobre o mar, designadamente nas riquezas da coluna da água e do solo e subsolo marinhos.

E bem a seu modo, como quando se envolvia nas causas por que lutava, citava de cor os vários artigos da legislação que tinha sido publicada, chamando a atenção para as incoerências encontradas, insurgindo-se com a passividade dos políticos e da sociedade em geral.

O tempo passou, a sua voz deixou de se ouvir e pareceu-me ser de acordar este tema, convidando alguém que nos pudesse esclarecer sobre este assunto a que dei o título: “Mar Europeu? Mar Português?”

Mas quem convidar para esta tarefa? Teria que ser um jurista credível, não ligado às posições políticas assumidas pelos vários Governos e que, mesmo que não fosse um profundo conhecedor destas matérias, estivesse disposto a estudá-las em apoio à Academia com a sua incondicional disponibilidade de serviço à Marinha.

Lembrei-me então que a solução poderia então estar num dos jovens oficiais da Reserva Naval que continuam ao serviço da Marinha. E encontrei um que apesar da sua juventude teve tempo para, na sua curta carreira, já ter obtido uma licenciatura em Direito, um mestrado em Ciências Político-Económicas pela Universidade de Coimbra, um doutoramento em Economia Internacional (Universidade de Paris I – Panthéon-Sorbonne), ter sido Professor Catedrático Convidado das Universidades Lusíada, Nova e Católica de Lisboa e, ainda, da Universidade Coimbra.

Teve ainda tempo para prestar Serviço Militar na Chefia do Serviço de Justiça do então Ministério da Marinha, ser membro do Governo Português (1980/83) como Secretário de Estado da Administração Interna, da Presidência do Conselho de Ministros e da Integração Europeia, Deputado no Parlamento português, Advogado Geral no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (1986/88), Presidente do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (1989/95); Presidente do Conselho de Disciplina da Comissão Europeia (2003/07) e Juiz do Tribunal de Justiça da UE (2012/18).

Foi ainda Presidente da Associação Portuguesa de Direito Europeu e da Federação Internacional para o Direito Europeu. É, atualmente, Presidente da Assembleia Geral da AORN e Sócio Fundador e Administrador da Cruz Vilaça Advogados.

O seu currículo não é explícito, mas consta que serviu vários anos na Marinha, o que não deve estar certo, pois já deu várias provas de que continua na efetividade do serviço. E a prova da sua juventude que, como sempre, tem alguma inconsciência associada, está na resposta que me deu ao receber o convite que lhe fiz.

– Senhor Almirante, não é matéria que alguma vez tenha trabalhado, mas vou estudar pois considero que é um excelente desafio.

Têm aqui a prova do que acabei de dizer. Iremos assim, daqui a pouco, ouvir o 2º Tenente Técnico Especialista da Reserva Naval, José Luís Cruz Vilaça.

Muito obrigado.

Academia de Marinha, 13 de janeiro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

MAR EUROPEU? MAR PORTUGUÊS?

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
José Luís da Cruz Vilaça¹, em 13 de janeiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,
Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha,
Senhores Almirantes,
Senhores Académicos,
Senhores Oficiais,
Excelências,
Minhas Senhoras e meus Senhores,

A minha primeira palavra é de homenagem a Sua Excelência, o Chefe do Estado Maior da Armada, a quem saúdo pela sua recente nomeação e tomada de posse, que culmina uma carreira ilustre ao serviço de Portugal, e a quem desejo as maiores felicidades no exercício do seu mandato à frente da Marinha Portuguesa.

Em seguida, gostaria de endereçar uma palavra de agradecimento e de saudação ao Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu. Senhor Almirante: agradeço-lhe, sensibilizado, o convite com que me honrou para usar da palavra nesta sessão, numa Instituição tão prestigiada, a que o Senhor Almirante tem sabido acrescentar prestígio, dinamismo e densidade cultural numa gestão respeitada e consensual.

Agradeço-lhe, além disso, as palavras generosas com que me acolheu: recebo-as como uma prova da confiança e da amizade com que me tem privilegiado e que me permito endereçar também à AORN, a instituição a que me orgulho de pertencer e que representa o traço de União entre a Marinha e aqueles que, tendo tido o privilégio de a servir no ativo, retornaram à vida civil sem nunca terem esquecido o tempo que lá passaram.

Finalmente, permitam-me que enderece os meus cumprimentos aos Senhores Membros do Conselho Académico, recém-empossados, aos quais desejo um frutuoso mandato, para bem da Academia de Marinha.

¹ Doutor em Economia Internacional (Paris I); Professor de Direito da União Europeia e advogado; antigo Juiz e Advogado-Geral do Tribunal de Justiça da UE; antigo Presidente do Tribunal de Primeira instância das Comunidades Europeias (atual Tribunal Geral da UE).

Introdução ao tema – Portugal e a Europa na sua relação com o Mar

O tema que o Senhor Almirante Vidal Abreu me propôs que abordasse nesta sessão – **“Mar Europeu? Mar Português?”** – pareceu-me talhado para estabelecer uma ponte entre a Europa, Portugal e o Mar.

Devo dizer que, ao fim de 45 anos a trabalhar em Direito Europeu, não me foi fácil encontrar, nas minhas fontes habituais, inspiração que me permitisse exprimir com clareza, rigor e concisão, os laços que unem aquelas três realidades.

Não que a grande literatura seja parca em imagens belíssimas capazes de enriquecer o espírito com intuições expressivas e de nos aquecer a alma com belas metáforas.

Não conheço, aliás, melhor hino à unidade e à diversidade da Europa, à relação de Portugal com esta e à abertura de ambos ao mundo do que o poema de Pessoa “O dos Castelos”. Nele, a Europa é representada como uma mulher que “jaz, posta nos cotovelos”, “de Oriente a Ocidente”, com olhos certamente negros, a evocar a herança cultural e mítica da Grécia antiga, com um cotovelo que “diz Itália”, outro que “diz Inglaterra”, e que “fita, com olhar esfíngico e fatal, o Ocidente, futuro do passado.” “O rosto com que fita é Portugal.”

Não, nada a ver com a “Jangada de Pedra” em que Saramago transformou a Península Ibérica, que se separa do resto da Europa e vai mar fora, empurrada pela dinâmica motriz – e separatista – do maciço pirenaico! Não vejo as coisas assim: não é preciso perder a identidade para abraçar outros mundos.

De facto, a raiz da questão está *antes e acima* da trilogia “Europa-Portugal-Mar”, pela razão, na aparência simples, de que o Mar que nos envolve, a Portugal e à Europa, é muito mais vasto do que o País e o Continente de que fazemos parte, geograficamente, mas também cultural e institucionalmente. Em resumo, o que torna a situação mais complexa – mas, quero crer, menos ameaçadora, porque já não estamos sós face ao Mostrengo – é que a vontade que nos ata ao leme já não é só a “De El-Rei Dom João Segundo!”.

Esta realidade tem, no plano jurídico-constitucional, uma expressão, por vezes complexa e difícil de organizar, na relação entre três ordens jurídicas distintas e autónomas, mas funcionalmente interligadas: o Direito Internacional, o Direito da União Europeia e o Direito português.

É disso que se trata quando falamos em *difficultades*, mas, entendo que é disso que se trata também em falando de *potencialidades*.

Tal como a entendi, a questão proposta pelo Senhor Almirante Vidal Abreu é a seguinte: apertados entre a Espanha e o mar para onde estamos virados, perdemos alguma coisa de fundamental neste domínio pelo facto de fazermos hoje parte da União Europeia? Ou será que podemos dizer que, unidos com os outros parceiros no quadro das instituições da União, seremos mais fortes para enfrentar as vagas do mar aberto?

O cenário e os personagens

Numa peça destas, o enredo é complexo e, para responder a uma interrogação “shakespeareana” como a que me foi colocada, qualquer autor começaria por definir o cenário e, se para tanto lhe chegasse o engenho e a arte, os personagens principais.

Vejamos: em termos de extensão terrestre, Portugal tem uma área de cerca de 92.000 km². Se, no entanto, lhe juntarmos a sua dimensão marítima, o espaço sob jurisdição portuguesa pode atingir cerca de 4 milhões de km², isto é, 40 vezes a dimensão terrestre do País, se for aprovada a proposta apresentada às Nações Unidas, em 2009, pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.

Contamos, além disso, com uma faixa costeira (incluindo Açores e Madeira) de cerca de 1.600 kms de extensão, com uma ZEE que é a 11.^a do mundo e a terceira maior da União Europeia, da qual representa 11% do total.

O Direito Internacional do Mar e os seus conceitos

É ao Direito Internacional que temos de ir buscar a definição dos conceitos utilizados e a chave da sua interligação.

Nesta matéria, o Direito Internacional é representado, basicamente, pela *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, também conhecida como *Convenção de Montego Bay*, adotada pela Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar naquela localidade da Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. A Convenção de Montego Bay (que, doravante designarei por “Convenção”) sucedeu às Convenções de Genève, de 1958, cujo regime sistematizou, atualizou e alargou, nele incluindo, por exemplo, a noção de Zona Económica Exclusiva (ZEE), que não figurava naquelas convenções.

A Convenção tornou-se, assim, a personagem principal nesta saga, ao estabelecer a matriz de regulação das questões de **Direito do Mar**, sob a égide da ONU, e ao converter-se, nos próprios dizeres do seu Preâmbulo, no instrumento fundamental para “estabelecer [...], com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos.”²

Como é fácil de compreender, a referência à “devida consideração pela soberania dos Estados” é suscetível, por si só, de desencadear uma série de questões delicadas, que a Convenção visa prevenir, para evitar abrir uma qualquer “caixa de Pandora”.

Desde logo, a de determinar *até onde* a consideração das soberanias é devida e *a partir de quando* passa a ser indevida. Cada Estado envolvido terá a sua interpretação, em função dos respetivos interesses, o que naturalmente não facilita as coisas. Mas essa é a situação normal

² A referência completa é: “uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho”.

do direito internacional, onde a regulação convencional das relações inter-estatais veio substituir pelo direito o histórico recurso à força.

No caso da **União Europeia** e dos seus **Estados-membros**, as questões de direito do mar complicam-se por várias ordens de razões – políticas, com certeza, mas também técnico-jurídicas ou político-jurídicas.

É importante sublinhar que, em maio de 2021, a Convenção havia sido ratificada por 167 Estados signatários – entre os quais todos os Estados Membros da União Europeia, incluindo o que, entretanto, a abandonou, o Reino Unido – bem como pela própria União Europeia, ainda quando se designava Comunidade Europeia (a ratificação pela União Europeia ocorreu em 1 de abril de 1998; Portugal ratificou em 3 de novembro de 1997).

As relações entre o direito da União Europeia e o direito internacional do Mar

A Comunidade/União subscreveu e ratificou a Convenção no gozo da sua *personalidade jurídica* própria (artigo 47.º do Tratado da União Europeia – “TUE”), bem como no uso da *competência* que lhe é atribuída para celebrar acordos internacionais (artigos 216.º e 217.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia – “TFUE”), em conformidade com o *processo* para o efeito estabelecido no artigo 218.º TFUE.

Esse facto tem inevitáveis implicações jurídicas. Se, por um lado, aos Tratados relativos às Comunidades e à União Europeia, bem como ao direito deles derivado, foi, desde cedo, reconhecida pelo Tribunal de Justiça a primazia (ou o primado) sobre o direito dos Estados-membros, incluindo o de natureza constitucional, por outro lado, o TUE tornou claro que a União está vinculada ao “respeito pelos princípios da Carta das Nações Unidas e do direito internacional” (artigo 21.º, n.º 1, TUE).

Além disso, o TFUE estabelece que “[o]s acordos celebrados pela União vinculam as [suas] instituições [...] e os Estados-membros” (artigo 216.º, n.º 2, TFUE). Entre estes acordos encontra-se, naturalmente, a Convenção, o que implica que, na medida das suas estipulações, esta limita os poderes soberanos, tanto dos Estados-membros como da própria UE.

Não é possível subverter a hierarquia ou relação piramidal entre estas três ordens jurídicas sem pôr em causa a autonomia e a própria existência de cada uma delas. No caso da Convenção, trata-se daquilo que, em direito da União, se chama um *acordo ou tratado misto*, do qual são Partes contratantes a União e os seus Estados-membros, cada qual no âmbito das suas competências respetivas – o que nunca é um exercício simples.

A questão controversa da delimitação de competências entre a UE e os seus Estados-membros

Convém não esquecer que a delimitação das competências entre a União e os seus Estados-membros se faz, nos Tratados, por categorias ou blocos de matérias em função da natureza

destas: *competências exclusivas da União* (artigos 2.º, n.º 1, e 3.º TFUE), *competências partilhadas* entre esta e os Estados-membros (artigos 2.º, n.º 2, e 4.º TFUE) e *competências de apoio, coordenação ou complementaridade* (artigos 2.º, n.ºs 3 e 5, 5.º e 6.º TFUE). Como decorre do princípio de atribuição de competências, consagrado no artigo 5.º, n.º 1, TUE, todas as competências que não sejam atribuídas à União nos Tratados pertencem aos Estados-membros (artigo 4.º, n.º 1, TUE).

Esta matéria da delimitação das competências da União é uma espécie de zona sísmica de tensão permanente entre as exigências de diferentes tipos de soberania, que volta e meia se exprimem em verdadeiras “revoltas constitucionais” – encabeçadas ou apoiadas pelos tribunais constitucionais de alguns Estados-membros, particularmente ciosos da sua autonomia e das suas próprias prerrogativas no quadro constitucional nacional.

Ao dizê-lo, não estou a pensar necessariamente nos tribunais constitucionais da Polónia ou da Hungria. Estou a pensar também no Tribunal Constitucional alemão – o *Bundesverfassungsgericht* – e nas suas obsessões contra aquilo que considerou serem os riscos de atuação ultra vires (isto é, que vai além dos seus poderes) das instituições da União, em particular do Banco Central Europeu. Devo dizer que, se não tivesse sido a firmeza do Tribunal de Justiça nos acórdãos *Pringle* (acórdão de 27.11.2012, *Pringle*, C-370/12, EU:C:2012:756), *Gauweiler* (acórdão de 16.6.2015, *Gauweiler*, C-62/14, EU:C:2015:400) e *Weiss* (acórdão de 11.12.2018, *Weiss*, C-493/17, EU:C:2018:1000), adotados entre 2012 e 2019³, o euro teria soçobrado e, com ele, todo o edifício da União Europeia. Esta multipolaridade institucional e a justaposição de soberanias que implica são de molde a criar, na relação entre a ordem jurídica internacional e a ordem jurídica da União Europeia, problemas complexos que se foram agudizando à medida em que as Comunidades e, em seguida, a União se foram afirmando na cena internacional.

³ Sobre estes acórdãos, ver, entre outros, J.L. da Cruz Vilaça, *The judgment of the German federal constitutional court and the court of justice of the European Union – judicial cooperation or dialogue of the deaf?*, Ceridap 3/2020, disponível em: [tuga](https://ceridap.eu/the-unbearable-heaviness-of-the-german-constitutional-judge-on-the-judgment-of-the-second-chamber-of-the-german-federal-constitutional-court-of-5-may-2020-concerning-the-european-central-banks-pspp/); Jacques Ziller, «L'insoutenable pesanteur du juge constitutionnel allemand», disponível em: <https://blogdroiteuropeen.com/> (in English: <https://ceridap.eu/the-unbearable-heaviness-of-the-german-constitutional-judge-on-the-judgment-of-the-second-chamber-of-the-german-federal-constitutional-court-of-5-may-2020-concerning-the-european-central-banks-pspp/>); Diana-Urania Galetta, “Karlsruhe über alles? Il ragionamento sul principio di proporzionalità nella pronunzia del 5 maggio 2020 del BVerfG tedesco e le sue conseguenze”, disponível em: https://www.federalismi.it/nv14/articolo-documento.cfm?hpsez=Primo_Piano&content=Karlsruhe%2B%C3%BCber%2Balle%3F%2BIl%2Bragionamento%2Bsul%2Bprincipio%2Bdi%2Bproporzionalit%C3%A0%2Bnella%2Bpronunzia%2Bdel%2B5%2Bmaggio%2B2020%2Bdel%2BBVerfG%2Btedesco%2Be%2Ble%2Bsue%2Bconseguenze&content_auth=%3Cb%3EDiana%2DUrania%2BGaletta%3C%2Fb%3E&Artid=42380 (também em: <https://ssrn.com/abstract=3598873> e <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3598873>); Miguel Poiares Maduro, “Some Preliminary Remarks on the PSPP Decision of the German Constitutional Court”, disponível em: <https://verfassungsblog.de/some-preliminary-remarks-on-the-pspp-decision-of-the-german-constitutional-court/>; Inês Quadros, “O braço de ferro do Tribunal Constitucional alemão”, disponível em: jornaleconomico.sapo.pt; Cruz Vilaça Advogados, *O Tribunal Constitucional alemão põe em causa o Plano de Recuperação e Resiliência*, disponível em: <https://www.cruzvilaça.eu/pt/noticias/O-Tribunal-Constitucional-alemao-poe-em-causa-o-Plano-de-Recuperacao-e-Resiliencia/138/>; 1.4.2021.

A Convenção de Montego Bay está, aliás, longe de ser a única fonte de tais problemas de interface⁴.

A União Europeia face aos Estados como sujeito de Direito Internacional

Ora, é precisamente neste ponto de interseção entre o Direito da União Europeia e o Direito Internacional que chocamos com uma outra dificuldade. Como no caso da Convenção Europeia dos Direitos Humanos (a que a União pretende aderir, desde o Tratado de Lisboa) ou do *Energy Charter Treaty*, de que a União é também Parte Contratante, a Convenção da ONU sobre o Direito do Mar foi concebida e construída a pensar no sujeito e ator habitual do moderno Direito Internacional Público, isto é, os Estados. Enxertar nessas disciplinas inter-estatais de direito internacional um ente de natureza e características substancialmente diversas dos Estados, é suscetível de, mais tarde ou mais cedo, criar dificuldades.

E, de facto, a União Europeia não é um Estado, sequer federal; constitui uma ordem jurídica à parte, autónoma, para a qual os Estados-membros transferiram atributos de soberania, no início em termos limitados, depois progressivamente mais alargados.

É o Tribunal de Justiça da União Europeia que assume o papel constitucional de garante da autonomia da ordem jurídica da União, de forma tão mais assertiva quanto mais essa autonomia seja ameaçada ou posta em causa.

No que respeita ao direito do mar, há outra peculiaridade a ter em conta. É que, sendo aquele direito constituído por um bloco de normas e princípios, por natureza, de carácter eminentemente territorial, a União Europeia não tem um território a que possa chamar seu!

Os Tratados têm, naturalmente, um âmbito territorial de aplicação, que é definido por referência aos Estados-membros da União, nele se incluindo territórios que gozam de regimes especiais, tais como os chamados países e territórios ultramarinos (o *regime especial de associação* constante da Parte IV do Tratado FUE), ou os chamados territórios ultraperiféricos, entre os quais se contam a Madeira e os Açores, que, dadas as características geográficas particularmente adversas e a situação social e económica desfavorecida, podem beneficiar de condições de aplicação das regras da União especialmente favoráveis.

⁴ Cite-se, a título de exemplo, a impossibilidade de contornar, até à data, as dificuldades que se opõem à adesão da União à Convenção Europeia dos Direitos Humanos (e que o Tribunal de Justiça da União Europeia claramente identificou no seu Parecer 2/13 (Adesão da União à CEDH), de 18.12.2014, EU:C:2014:2454), bem como a atitude reticente do mesmo Tribunal relativamente às soluções de arbitragem previstas em outros acordos mistos, como o “Energy Charter Treaty”, de importância fundamental para promover a transição para energias limpas e renováveis (ver acórdão de 2.9.2021, *República da Moldávia (Komsstroy)* C-741/19, EU:C:2021:655, e Parecer 1/20 de 16.6.2022, sobre o projeto de Tratado da Carta da Energia modernizado, disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=260993&pageIndex=0&doclang=pt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=12335636>).

Não é, sequer, certo em que medida o âmbito territorial de aplicação dos Tratados comunitários se estende às áreas marítimas⁵.

O modelo regulatório da Convenção da ONU sobre o direito do mar (Convenção de Montego Bay)

O modelo regulatório da Convenção assenta no estabelecimento de uma diferenciação de competências dos Estados costeiros baseada na definição de diferentes “**zonas marítimas**”.

No **mar territorial**, que cada Estado costeiro tem o direito de fixar até 12 milhas marítimas a partir da linha de base, o Estado em causa exerce a sua soberania, o que significa que goza nas suas águas territoriais, incluindo as águas arquipelágicas, dos mesmos poderes soberanos de que dispõe em terra e nas águas interiores. As poucas exceções a esse princípio resultam da própria Convenção (como o direito de passagem inocente) ou de outros instrumentos de direito internacional, relativos, designadamente, à proteção do ambiente e à prevenção da poluição marinha.

Nos termos da Convenção, esses poderes soberanos estendem-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar.

Para além do mar territorial, a jurisdição do Estado costeiro é mais limitada, seja na Zona Contígua a esse mar, até às 24 milhas marítimas, seja na área da **Zona Económica Exclusiva (ZEE)**, até 200 milhas marítimas, seja ainda na **Plataforma Continental**.

Esta, a **Plataforma Continental** – que existe por si e *ab initio* – compreende o leito do mar e o seu subsolo, relativamente aos quais os Estados gozam de direitos soberanos exclusivos para a exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais ali existentes, tais como gás natural, petróleo e recursos minerais⁶.

⁵ Por exemplo, no que respeita às atividades do setor energético no mar, milhares de turbinas de vento têm sido construídas offshore, com o objetivo de preencher os objetivos de redução das emissões poluentes. Prevê-se que o Mar do Norte venha a representar, em 2030, 8% de toda a produção energética da União Europeia, designadamente mediante a construção de ilhas artificiais e a instalação de redes de distribuição em grande escala, cujo estatuto, à luz do direito da União, se tem prestado a discussões. Ao mesmo tempo, centenas de instalações de extração de petróleo e gás offshore terão, no decurso das próximas décadas, de ser removidas ou reconvertidas, por exemplo para a produção de hidrogénio ou o armazenamento de CO₂, implicando importantes investigações e avultados investimentos. O futuro funcionamento do *Nord Stream II* não deixará, por sua vez, de transportar as polémicas políticas à sua volta para o plano da litigância judicial, com a recente suspensão pela Alemanha do processo de certificação a surgir como a última peça num processo que envolve a Rússia, a Ucrânia, o novo governo alemão e os próprios EUA, e de que a União Europeia não pode nem deve ser excluída. Os acontecimentos que, na sequência da invasão da Ucrânia pela Rússia, se desenrolaram, entre as datas de elaboração e de apresentação deste trabalho na Academia de Marinha (13.1.2022) e a sua publicação no Anuário da Academia, vieram confirmar, de forma dramática, os problemas ligados à segurança do abastecimento energético da Europa, em particular do gás russo pelo mar do Norte. Confirmaram também a importância crucial da União Europeia como parceiro estratégico capaz de promover e organizar a resposta coletiva da Europa à crise global daí resultante.

⁶ Mais precisamente, nos termos do n. 1 do artigo 76.º da Convenção: “1. A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”.

Por sua vez, a **ZEE** – cuja jurisdição não existe por si mesma e precisa de ser reclamada, de forma explícita, pelos Estados costeiros – assegura a esses Estados os mesmos direitos soberanos relativos ao leito do mar e ao seu subsolo, mas também à coluna de água sobrejacente, permitindo-lhes a exploração dos recursos vivos (peixe e aquacultura) e não vivos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos⁷.

A jurisdição (exclusiva) sobre a ZEE abrange ainda o direito de construir e utilizar ilhas artificiais, instalações e estruturas, bem como o de realizar atividades de investigação científica e de proteção e preservação do meio marinho.

O Direito da União Europeia não contraria estas prerrogativas, pelo menos na medida em que estiverem fora do âmbito de aplicação dos Tratados e do direito derivado.

É bem de ver que a plataforma continental e a ZEE se sobrepõem, ao menos parcialmente. Note-se que, em certas condições, a plataforma continental, que constitui o prolongamento natural do território terrestre dos Estados em causa, pode estender-se além das 200 milhas marítimas.

Para além destas zonas, aplica-se o regime jurídico do **Alto Mar**. Aí, os Estados costeiros perdem as prerrogativas de que dispunham nas zonas anteriores, isto é, a soberania e o exercício de direitos soberanos. Mas todos gozam das liberdades inerentes ao alto-mar, onde se incluem a navegação, o sobrevoo e as pescas, além da liberdade de instalar cabos e condutas submarinas, com a condição de as usarem para fins pacíficos.

Parece-me indiscutível que os negociadores da Convenção tiveram uma preocupação efetiva de equilíbrio entre os interesses legítimos dos diferentes Estados.

Contudo, além de poderosos interesses económicos, está aqui presente uma nebulosa de noções – “território”, “soberania”, “jurisdição”, “direitos soberanos” – que, por tocar em pontos nevralgicos de cada poder estatal na esfera internacional, inevitavelmente é fonte de conflitos e de incerteza jurídica

No seu respetivo território, incluindo o mar territorial, cada Estado é soberano, dispondo, em regra, de um controlo exclusivo sobre a propriedade e as pessoas nele situadas. Fora dele, a sua jurisdição, mesmo quando implica o exercício de direitos soberanos, já não é baseada no território: é uma jurisdição de carácter funcional, limitada *ratione materiae* e *ratione loci* por instrumentos convencionais de direito internacional, como é o caso da Convenção.

Uma consequência desta distinção é que, no gozo dos seus direitos soberanos, um Estado costeiro não pode impedir qualquer outro Estado (costeiro ou sem litoral) ou operadores privados de usufruir das liberdades de navegação ou de sobrevo ou de instalar cabos submarinos ou *pipelines* em qualquer das zonas sob sua jurisdição, com exceção do mar territorial, no qual exerce a sua soberania.

⁷ De acordo com o artigo 55.º da Convenção: “A zona económica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente convenção.”

Nestas condições, o impacto na esfera internacional da transferência de poderes soberanos dos Estados-membros para a União teve de ser acautelado, no quadro da Convenção, mediante uma Declaração feita pela Comunidade Europeia, na altura da ratificação da Convenção, na qual ficou claro que a Comunidade (e, mais tarde, a União) aceitava – relativamente às matérias para as quais a competência lhe foi transferida pelos seus Estados-membros – os direitos e obrigações estipulados na Convenção para os Estados signatários. Para evitar ambiguidades, a referida Declaração foi ao ponto não só de enumerar todas as matérias, com relevância para as atividades no mar, relativamente às quais a Comunidade/União foi dotada de competências exclusivas ou partilhadas, mas também de listar todos os atos legislativos que, neste domínio, estavam em aplicação na altura da ratificação.

O Mar e a Política Comum de Segurança e Defesa da EU; o papel da Marinha neste âmbito

Neste contexto, há dois aspetos relevantes que me parece importante sublinhar.

Em primeiro lugar, a União dispõe, pelo Tratado, de competências em matéria de **PESC - Política Externa e de Segurança Comum**, “incluindo a definição gradual de uma política comum de defesa que poderá conduzir a uma defesa comum” (artigo 24.º, n.º 1, TUE), quando o Conselho Europeu, deliberando por unanimidade, assim o decidir (artigo 42.º, n.º 2, TUE).

O enquadramento político corrente não permite prever que a União se oriente nesse sentido a médio, ou mesmo a longo prazo.

No estado atual dos tratados (só modificáveis por unanimidade), a execução destas políticas e das tarefas associadas assenta nas capacidades, civis e militares, fornecidas pelos Estados-membros (artigo 42.º, n.ºs 1 e 3 TUE). A intervenção da União nestes domínios processa-se, aliás, através do Conselho Europeu e do Conselho, que deliberam, em regra, por unanimidade, e está sujeita a condições e procedimentos estritos de caráter intergovernamental, que excluem quaisquer atos de caráter legislativo.

Na sequência do plano de execução da Política Comum de Segurança e Defesa, em 2016, a União Europeia criou um conjunto de instrumentos para desenvolver a cooperação em matéria de defesa entre os Estados-membros, sendo particularmente relevantes a chamada Cooperação Estruturada Permanente (no âmbito dos artigos 42.º, n.º 6, e 46.º TUE), aberta a 25 países europeus e que inclui um conjunto de projetos colaborativos, bem como o lançamento formal do Fundo Europeu de Defesa, no início de 2021.

Não obstante, o essencial do esforço de defesa europeu continua a depender de cada país.

Isto implica que - sem prejuízo da cooperação necessária e, sendo caso disso, do dever de auxílio e assistência, em espírito de lealdade e de solidariedade mútua (artigo 42.º, n.º 7, TUE), e sem prejuízo igualmente das obrigações decorrentes, para alguns Estados, da sua participação na NATO (artigo 42.º, n.º 2, 2º parágrafo, TUE) - é a cada Estado costeiro que compete tomar,

nos termos da Convenção, todas as medidas de fiscalização, proteção e segurança do seu mar territorial e da sua ZEE, para salvaguarda dos seus direitos soberanos ou da sua jurisdição.

Nos termos da sua legislação orgânica, compete à Marinha, nomeadamente,⁸ “[e]xercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no âmbito das respetivas competências”.

Tais responsabilidades implicam, evidentemente, o apetrechamento em navios, pessoal treinado, meios operacionais e outros equipamentos, adequados à extensão das águas e territórios envolvidos e à natureza das missões a desempenhar – sejam elas de fiscalização, busca e salvamento, abordagem, apreensão ou captura.

E não esqueçamos ainda as responsabilidades que nos cabem, como membros da União Europeia, no âmbito do chamado **Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça** e, em particular, da política comum de asilo e imigração, no que respeita ao controlo das fronteiras externas da União – incluindo as suas fronteiras marítimas.

As gravíssimas situações de crise humanitária e política, desencadeada pelas vagas sucessivas de centenas de milhar de candidatos a refugiados ou de migrantes económicos, tornaram, aliás, indispensável uma reforma do chamado Sistema de Dublin, com reforço das ações comuns de controlo e prevenção, num quadro de recursos reforçados e de maior eficácia e solidariedade entre os Estados-membros, em especial relativamente àqueles que estão na linha da frente e que sofrem o primeiro embate do problema.

O Mar e as competências da União

Em segundo lugar, gostaria, brevemente, de abordar uma outra questão, que encerra em si um potencial para suscitar dúvidas e apreensões quanto à extensão das competências da União face às dos Estados-membros.

A delimitação das competências da União rege-se pelo **princípio de atribuição**, o que significa que a União atua unicamente dentro dos limites das competências que os Estados-membros lhe hajam conferido nos Tratados, para alcançar os objetivos por estes fixados.

Sabemos também que, para além de competências de coordenação, apoio ou complemento, os Tratados atribuem à União competências exclusivas em certos domínios e competências partilhadas com os Estados-membros em outras áreas (ver artigos 4.º e 5.º TUE e artigos 2.º a 6.º TFUE).

É inevitável que um tal sistema crie com frequência dificuldades de interpretação e de aplicação. A instituição competente para as resolver, em última instância, é o Tribunal de Justiça.

⁸ Entre várias outras missões específicas de natureza militar e humanitária, de proteção civil e de apoio às populações, de cooperação internacional e com as forças e serviços de segurança, bem como nos domínios da cultura e das ciências e técnicas do mar.

A questão pode ser especialmente intrincada quando se trate de domínios que se acham repartidos entre *competência exclusiva* e *competências partilhadas*.

Tomemos o exemplo da **política comum de pescas**, que faz parte das *competências partilhadas*, exceto quanto à conservação dos recursos biológicos do mar, que cai no âmbito das *competências exclusivas*.

Em processo recente (acórdão de 10.3.2020, proc.º T-251/18, *International Forum for Sustainable Underwater Activities* c. Conselho), foi contestada, perante o Tribunal Geral (o tribunal de primeira instância da União), a competência desta última para regulamentar a pesca recreativa do robalo-legítimo, com o objetivo de contribuir para a conservação dos recursos biológicos do mar.

Um dos argumentos da entidade recorrente era o de que a competência da União em matéria de pescas estaria limitada às atividades comerciais e não se estenderia à pesca recreativa, atividade que estaria abrangida pelo desporto e turismo, matérias em que a ação da União está limitada à coordenação de ações nacionais.

O Tribunal rejeitou esta argumentação, fazendo notar que, ao adotar as medidas impugnadas, relativas à fixação e à repartição das possibilidades de pesca, o Conselho, dados os riscos para a sobrevivência da espécie, interveio legitimamente no domínio da competência exclusiva que lhe é conferida pelo Tratado, independentemente do caráter comercial ou não da atividade.

Nisso, o Tribunal Geral seguiu na esteira de um dos acórdãos fundadores em matéria de competências externas da União (acórdão Kramer, de 14 de julho de 1976, proc.ºs apensos 3/76, 4/76, 6/76) no qual o Tribunal de Justiça declarou que a atribuição às instituições da Comunidade de certos poderes e deveres no plano interno implica que esta última disponha dos necessários poderes para assumir compromissos internacionais com vista à conservação dos recursos, o que ficou conhecido como a teoria das competências paralelas ou implícitas, transposta para o artigo 3.º, n.º 2, TFUE, pelo Tratado de Lisboa.

Perante decisões desta natureza, poderia ser-se levado a concluir que os tribunais da União adotam, também nesta matéria, uma abordagem “extensiva” das competências da União, face às dos Estados-membros.

Não é necessariamente assim. Tratando-se da matéria em causa e da sua importância para a preservação dos recursos marinhos, não me surpreendem as decisões tomadas.

Ademais, trata-se, no caso, de uma área considerada de competência exclusiva da União, especialmente salvaguardada pelo Tratado, mas também estritamente limitada pelo princípio das competências de atribuição.

Em se tratando das restantes matérias incluídas na política de pescas, a competência é partilhada com os Estados-membros, o que tem uma dupla implicação. Por um lado, os Estados podem legislar e adotar atos vinculativos em tais domínios enquanto, e na medida em que, a União não tenha exercido a sua competência, e podem voltar a fazê-lo na medida em que a União tenha decidido deixar de exercer essa competência. Por outro lado, o exercício

das competências da União em domínios partilhados está enquadrado por dois outros princípios constitucionais: o **princípio da proporcionalidade** e, muito especialmente, o **princípio da subsidiariedade**, cuja aplicação deve ser levada a cabo em conformidade com o Protocolo n.º 2 anexo aos Tratados e sob a fiscalização dos Parlamentos nacionais, sobretudo daqueles onde os hábitos parlamentares de controlo da transferência de poderes para a União estão mais enraizados.

E tudo isto tem lugar sob o controlo, em última instância, do Tribunal de Justiça, instituição que conheço bem e por cuja fidelidade ao espírito dos Tratados e ao respeito pela regra de Direito ponho as mãos no fogo.

No plano político, não me parece que, nos próximos anos, os ventos soprem de feição para os defensores do aumento de competências da União. Assiste-se, pelo contrário, como é sabido, sobretudo em alguns dos países situados mais a leste – uma parte dos quais, diga-se, sem orla marítima – ao ascenso de correntes políticas mais favoráveis à nacionalização, ou renacionalização, das políticas da União.

Apesar disso, há sinais de uma crescente tutela europeia dos direitos das pessoas no âmbito da União Europeia, como é exemplificativo o caso da Procuradoria Europeia, órgão criado recentemente e cuja principal missão é garantir o bom uso dos dinheiros europeus – logo, o bom uso do dinheiro dos contribuintes europeus.

Portugal e o Mar

Traçado o quadro jurídico e institucional em que nos movemos no plano europeu e internacional, resta-me colocar a questão central para nós: como tem Portugal utilizado as possibilidades que esse quadro jurídico lhe oferece, em benefício da sua economia, do seu ambiente e, em definitivo, do bem-estar e da qualidade de vida dos seus cidadãos?

No final de contas, com o quinhão que nos cabe, em termos de poderes soberanos ou de direitos de exploração, reconhecidos pelo direito internacional e pelo direito da UE, sobre uma imensidão de espaço marinho, de que serviria reivindicar mais direitos e mais espaço se não nos dotássemos dos meios técnicos, recursos humanos e financeiros, capacidade de organização e vontade política para o efeito?

É comumente referido – e parece-me que com justiça – que fomos um dos primeiros países da União Europeia a elaborar uma estratégia para o Mar e que, nos últimos 20 ou 25 anos (desde a Expo 98 e o Ano Internacional dos Oceanos), temos vindo a contribuir ativamente para o desenvolvimento das políticas públicas do Mar no quadro da UE.

Liderámos ou envolvemo-nos em várias “iniciativas internacionais de impacto reconhecido”, como a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, o Centro Internacional de Investigação do Atlântico (AIR Centre) e a coorganização (juntamente com o Quénia) da segunda Conferência dos Oceanos, das Nações Unidas, que estava planeada para 2020 em Lisboa e que acabou por se realizar em 2022 (27 de junho a 1 de julho).

Ainda em junho de 2021, foi aprovada, por Resolução do Conselho de Ministros, a 3.^a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030. Este facto constitui, em si mesmo, um acontecimento de saudar.

Uma virtude deste documento é ter sido seguido da aprovação de um plano de ação, por Resolução do Conselho de Ministros de 12 de agosto de 2021⁹.

Mas é a própria Resolução que aprovou a estratégia que reconhece que, se os instrumentos políticos e estratégicos produzidos até 2020 haviam gerado sinergias e promovido laços entre um leque de entidades públicas e privadas, há “desafios que precisam de ser superados e significativas oportunidades que estão por explorar”. Sejam eles “em setores tradicionais, como as pescas” – onde faltam qualificações e tecnologias modernas – sejam em “setores emergentes, como a biotecnologia azul, as energias renováveis oceânicas ou a robótica marinha”, que enfrentam dificuldades no acesso a capitais e na capacidade de competir nos mercados globais. E o rosário de queixas alarga-se à falta de investimento na educação formal e na literacia do oceano, que travam a mudança de comportamentos indispensável à preservação dos ecossistemas marinhos e ao desenvolvimento de atividades sustentáveis e competitivas.

Mas o que mais me impressionou mais foi a mágoa presente na sibilina referência aos “desafios na governação dos oceanos e das zonas costeiras, nomeadamente para melhor agilizar as competências partilhadas pelo Estado e as Regiões Autónomas no que respeita ao ordenamento e à gestão do espaço marítimo.”

Quer dizer, dá a impressão que ninguém se entende sobre quem há-de fazer o quê na gestão dos mares sob jurisdição portuguesa, o que, invariavelmente, termina com políticas encalhadas na praia ou nos recifes da costa...!

Apesar de tudo, e porque as riquezas e a variedade dos nossos recursos são imensas, ainda vemos a economia do mar chegar a 5% do PIB e das exportações nacionais e a 4% do emprego!

Mas que é isso comparado com as potencialidades imensas dos mares sob jurisdição portuguesa?

Uma vista de olhos à Tabela de Potencialidades e Vulnerabilidades, em relação com os Objetivos da Estratégia deixa ao leitor a deprimente impressão de que estamos, como sempre e mais uma vez - como Sísifo –, condenados a recomençar do princípio uma tarefa mil vezes proclamada, para realizar uma missão que parece conhecermos de cor, com vista a objetivos que sabemos serem imperativos, mas que uma força desconhecida e invencível nos impede de realizar.

Valham-nos instituições privadas, como a Fundação Gulbenkian, que, em 2013, lançou a Iniciativa Gulbenkian Oceanos, e a Fundação Oceano Azul, a primeira fundação nacional dedicada aos oceanos, e cuja ação, desde 2017, na criação e dinamização de alianças nacionais e internacionais para a proteção de ecossistemas marinhos foi distinguida com a

⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 120/2021

atribuição do Prémio Pessoa ao seu Administrador Executivo, Tiago Pitta e Cunha. Iniciativas de instituições com o prestígio destas fundações ajudam a criar o *momentum*, a olhar para o Mar e a Natureza com outros olhos, a reforçar uma tomada de consciência coletiva que abra o caminho a políticas públicas que ultrapassem o plano declamatório para se converterem em realizações que todos sabemos serem indispensáveis e urgentes.

Mantivemos o reflexo condicionado do turismo de beira-mar, com consequências imediatas na animação da economia local, mas com impacto deletério na erosão do litoral e na delapidação, por vezes irremediável, da nossa faixa costeira.

Mas negligenciámos, durante longos anos, os imensos ecossistemas à nossa volta ou as potencialidades energéticas das ondas e do vento para lá da linha de costa, que nos permitiriam tornar-nos exportadores de energias renováveis. Ou as necessidades de despoluição dos nossos mares, de desenvolvimento da economia circular, da biotecnologia azul ou da aquacultura *offshore*. Ou ainda o apoio à nossa frota pesqueira ou à revitalização da construção e reparação navais.

Valham-nos personalidades de eleição, que, como alguns marinheiros ilustres fizeram do Mar, e, em particular do Mar Português, uma profissão, uma missão e um destino. Permitam-me que recorde, entre todos, o Almirante Vieira Matias, Membro Honorário e grande Amigo da AORN, a quem presto uma sentida homenagem. Esta minha intervenção poderia, aliás, colocar-se sob a égide de uma das suas publicações, cujo título, altamente sugestivo e inspirador, evoca um imperativo nacional: “*O mar - Um oceano de oportunidades para Portugal*”.

É agora certamente, altura de agarrar a oportunidade que nos é oferecida pelo PRR - Plano de Recuperação e Resiliência, financiado pela União Europeia. Não obstante, tornou-se notada a ausência de qualquer referência e apoio ao “Mar” na versão original do Plano. Percebi que foi a pressão da sociedade civil que levou o Governo a incluir e a negociar com Bruxelas um apoio de 250 milhões de euros para as atividades do mar. Percebi também que uma fatia importante de 112 milhões foi destinada ao Centro de Operações de Defesa do Atlântico e Plataforma Naval, com o objetivo de reforçar a dimensão atlântica de Portugal, alargada para o Atlântico Sul pela cooperação com a CPLP.

Como o próprio documento sublinha, trata-se de um “posicionamento geopolítico” capaz de “dar escala às iniciativas que possam promover a economia do Mar”.

Só posso saudar esta abordagem! Mas não posso deixar de notar que o Mar surge no Plano como uma mera “componente” da Transição Climática, em vez de ocupar a posição transversal que lhe competiria como verdadeira prioridade estratégica das políticas nacionais para as próximas décadas.

Ainda não foi desta que o Mar se impôs como um dos eixos centrais de uma política de desenvolvimento do País. Não se transformou, no espírito dos planeadores, num verdadeiro desígnio ou destino, e parece confinado ao papel histórico de rota ou de caminho. Perdoe-me o Senhor Almirante Vidal Abreu ter-me apropriado do tema de uma sua intervenção pública (à qual, confesso, não tive acesso), em que se interroga sobre “*O Mar – caminho ou destino?*”.

Há que reconhecer que a insuficiência de graduação estratégica do Mar nas prioridades políticas não é um defeito exclusivamente português. Existe, claramente, uma consciência ecológica que se tem reforçado nos últimos anos, mas, como o já citado Tiago Pitta e Cunha reconhecia em recente entrevista ao Semanário “Expresso”, existe, designadamente na União Europeia, um fosso significativo entre a ação climática e a ação para os oceanos.

Nisto também, Portugal e a Europa continuam de braço dado!

O Pacto Ecológico Europeu exprimiu, por sua vez, a ambição das instituições europeias de tornar a Europa o primeiro continente com um impacto neutro no clima!

Porém, o Mar está praticamente ausente desse documento.

E, no entanto, a grande virtude de uma Europa Unida é a possibilidade de pôr em conjunto esforços e recursos para conseguir aquilo que não seria possível – ou seria extremamente difícil – a cada um seus Estados-membros (em particular os que não foram ainda capazes de dar a volta por cima das suas insuficiências) levar a cabo isoladamente.

Mesmo quando a sua competência, jurídica ou operacional, para agir foi posta em causa ou levantou dúvidas, mesmo quando hesitou e cometeu erros dificilmente desculpáveis no caminho a seguir, a União Europeia tem sido capaz de mostrar o valor imenso da ação conjunta e solidária em períodos de crise profunda.

O Mar não pode ficar ausente dessa estratégia, sob pretexto de não ser uma competência da União. Se para tal for necessário, reveja-se o Tratado, para fomentar e tornar possíveis esforços conjuntos e solidários, enquadrados numa estratégia delineada em comum. Mas não acho, sequer, que seja necessário passar por aí.

Dispomos de instrumentos jurídicos de direito internacional que podem servir de apoio a uma ação global e coordenada, envolvendo privados e públicos, cientistas e técnicos, mecenas e organizadores - exercício para o qual a União pode contribuir com a sua experiência de sete décadas de reforço institucional e de negociação permanente.

No que respeita a Portugal, parece-me claro: uma vez feita a descolonização, o Império dos Portugueses está no Mar. Um império imenso, sobre o qual temos direitos legítimos reconhecidos pela comunidade internacional, mas pelo qual temos também responsabilidades acrescidas por séculos de História ligada ao mar.

Uma nova era de Descobrimentos tem de começar para os Portugueses!

É com um sentimento de orgulho e de conforto que me permito exprimir a convicção profunda de que a Marinha Portuguesa estará, no que lhe compete, à altura de mais este desafio nacional, como tem estado relativamente a todos os outros.

A NOVA INTERPRETAÇÃO DOS PAINÉIS DE S. VICENTE ¹

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Fernando Branco², em 18 de janeiro

Resumo

Uma investigação da iluminura do Códice de Paris com a “*Crónica da Guiné*” (séc. XV) permitiu identificar o famoso homem do chapeirão como sendo o Infante D. Pedro e não o seu irmão, o Infante D. Henrique. Esta identificação levou depois ao estabelecimento de uma interligação entre os Painéis de S. Vicente e a “*Chronica dos Feytos, Vida e Morte do Infante Santo D. Fernando que Morreu em Fez*” e assim, 150 anos depois da descoberta dos Painéis, obteve-se uma sua explicação global e coerente, identificando todas as personagens principais aí representadas. Cada Painele corresponde a uma cena datada, do martírio do Infante Santo e dos cativos que o acompanharam, história que tem como objetivo principal a glorificação/santificação deste Infante.

Palavras-chave: Painéis de S. Vicente; Infante Santo; D. Pedro; D. Henrique; Códice de Paris.

Abstract

Research into the illumination of the Paris Codex with the “*Chronicle of Guinea*” (15th century), identified the famous man of the large hat, as being Infant Peter and not his brother, Henry the Navigator. This identification made it possible to establish an interconnection between the St. Vincent Panels and the “*Chronicle of Holy Infant Ferdinand who died in Fez*” (15th century) and thus, 150 years after the discovery of the Panels, a global and coherent explanation was obtained for its meaning, identifying all the main characters represented there. Each Panel corresponds to a dated scene, of the martyrdom of the Holy Infant and of the captives who accompanied him, a story that had as main objective the glorification of this Infant.

Keywords: St. Vincent Panels; Holy Infant, Infant Peter, Henry the Navigator, Paris Codex.

¹ O presente texto é uma síntese do livro *Os Novos Painéis de S. Vicente* (Chiado Books), onde se apresentam análises detalhadas e justificadas para muitas das conclusões aqui apresentadas (Youtube Novos Painéis de S. Vicente Livro).

² Professor Catedrático do IST, Univ. de Lisboa, Membro Honorário da Academia Portuguesa de História.

1. BREVE HISTÓRIA DOS PAINÉIS

Os Painéis de S. Vicente foram descobertos em 1883 por Monsenhor Alfredo Elviro dos Santos, secretário do cardeal patriarca, quando inspeccionava as salas do Paço de S. Vicente, local que lhes deu o nome. Tendo os Painéis sido então expostos nesse Paço, o Sr. Visconde de Castilho identificou na figura do Chapeirão, o retrato do Infante D. Henrique, por semelhança com a figura da iluminura do Códice relativo à “*Crónica do Descobrimento da Guiné*”, descoberto em Paris em 1837³.

Joaquim de Vasconcelos (1895) foi o primeiro historiador a chamar a atenção dos Portugueses para os Painéis. Com base no retrato do Infante D. Henrique considerou que eram alusivos ao rei D. Duarte, sugerindo que no painel principal o Santo central seria Santo Eduardo, representando aquele rei⁴.

Em 1909, os Painéis foram restaurados por Luciano Freire, o que permitiu descobrir que, ao longo dos anos, as pinturas tinham sofrido diversas alterações (propositadas e/ou restauros).



Fig. 1 – Actual disposição dos Painéis de S. Vicente⁵

Em 1910 José de Figueiredo propôs inicialmente que os Painéis representavam uma homenagem da Nação ao Infante D. Fernando, morto em Fez, aí representado pelo Santo dos Painéis maiores. Posteriormente aquele autor alterou esta hipótese para considerar que os Painéis se destinavam a comemorar a conquista de Alcácer Ceguer em 1458, passando a considerar que o Santo central seria o mártir S. Vicente, patrono de Lisboa. Colocou assim a pintura como realizada entre 1459 e 1464. Foi ainda José Figueiredo que atribuiu a Nuno Gonçalves a autoria dos Painéis (o que não é totalmente consensual)

³ SANTOS, Armando Vieira e Martins Barata-Os *Painéis de S. Vicente*. Ed. Neogravura, Lisboa, 1959.

⁴ VASCONCELOS, Joaquim de - *Os Painéis de S. Vicente de Fora*. O Comércio do Porto de 27 e 28 de julho de 1895.

⁵ Ver em detalhe no site <http://www.museudearteantiga.pt/colecoes/pintura-portuguesa/paineis-de-sao-vicente>

e que estabeleceu a seguinte designação para cada Painei (da esquerda para a direita): “dos **Frades**”, “dos **Pescadores**”, “do **Infante**”, “do **Arcebispo**”, “dos **Cavaleiros**” e “da **Relíquia**” (Fig.1)⁶.

Em 1925, surgiu a hipótese de José Saraiva que recuperou a tese inicial de José de Figueiredo, de homenagem ao Infante Santo que estaria representado pelo Santo central. Tendo em conta que a “*Crónica da Guiné*”, onde estava a iluminura do Infante, indicava que fora escrita por volta de 1453, tal conduzia a que os Painéis teriam sido realizados em data anterior à proposta por José de Figueiredo⁷.

Esta nova hipótese gerou acasas discussões no meio artístico nacional entre os adeptos de J. Saraiva e de José de Figueiredo, nascendo as duas grandes correntes de interpretação dos Painéis, correspondentes às teses *Fernandina* (J. Saraiva) e *Vicentina* (J. Figueiredo), com datações da pintura cerca de 1440-50 e 1460-70, respetivamente. Ainda hoje são estas as principais interpretações dos Painéis.

Em 1937, foram realizados por Manuel Valadares estudos científicos detalhados no Instituto de Restauo, com fotografias de luz rasante e raios X, que permitiram identificar diversos desenhos originais (sob as pinturas), inicialmente concebidos pelo pintor para os Painéis, mas que não se concretizaram ou foram alterados⁸.

Não se conhecendo a sua disposição original, os Painéis começaram por ser expostos em dois trípticos. No entanto, cerca de 1940, Almada Negreiros propõe a atual disposição dos Painéis, num só políptico, organizado de modo a que a sequência dos Painéis respeite uma perspetiva geométrica central dos mosaicos desenhados no chão⁹. Esta disposição gerou, no entanto, uma situação fisicamente impossível resultante de em todos os Painéis, exceto no dos pescadores, a iluminação vir do lado direito, enquanto naquele (que está intercalado entre os outros) a luz vir do lado esquerdo, situação que nunca nenhum investigador conseguiu justificar.

Em 2001, foram realizados pelo Prof. Peter Klein estudos dendrocronológicos às tábuas das pinturas, tendo em vista estimar o limite inferior da datação para o começo da pintura dos Painéis, o que conduziu a cerca de 1442-43¹⁰.

Mais recentemente surgiram diversos outros estudos sobre os Painéis¹¹. Jorge de Almeida e Maria Manuela de Albuquerque (2003) dataram os Painéis de cerca de 1445,

⁶ FIGUEIREDO, José - *O Pintor Nuno Gonçalves*, 1910

⁷ SARAIVA, José - *Os Painéis do Infante Santo*. Ed Autor, 1925

⁸ CRUZ, A. João - *Do certo ao incerto: o estudo laboratorial e os materiais do políptico de S. Vicente*. In Nuno Gonçalves. Novos Documentos. Estudo da pintura portuguesa do séc. XV, Lisboa, Instituto Português de Museus – Reproscan, pp. 41-45, 1994

⁹ VALDEMAR, António - *Almada, os Painéis e a Geometria de Tudo*. Ed. Assírio e Alvim, Porto, 2015.

¹⁰ ALMEIDA, Jorge Filipe e Maria M. B. de Albuquerque - *Os Painéis de Nuno Gonçalves*. Ed. Verbo, 2003.

¹¹ BRANCO, Fernando A. B. - *Os Novos Painéis de S. Vicente*. Chiado Editora, 2018.

com base numa interpretação duma decoração da bota do jovem, e associaram-nos a um funeral simbólico do Infante Santo¹². Pedro Flor (2008)¹³ disse: “*Somos de opinião que este políptico, de que fazem parte as seis tábuas alusivas à série dos Milagres e da Veneração do Santo foi encomendado, durante o reinado de D. Afonso V, não só como enaltecimento das guerras travadas pelo rei no norte de África, como também em agradecimento a São Vicente pela protecção divina...*”. Fernando Pereira (2010)¹⁴ associou os Painéis a um “*Ex-voto de agradecimento a S. Vicente pelos milagres operados em favor da Nação Portuguesa, em particular nas conquistas marroquinas*”, sendo as pinturas parte do retábulo de S. Vicente, na Sé.

Enfim dir-se-á que, embora todas as hipóteses andem à volta de figuras contemporâneas do reinado de D. Afonso V, continua a faltar uma hipótese global e coerente sobre o significado dos Painéis e de todas as suas figuras. É também patente que o estado de conhecimento actual é quase o mesmo que existia quando os Painéis foram descobertos, há mais de 130 anos, com excepção da informação entretanto obtida nos testes de radiografia e de dendrocronologia.

2. A FIGURA DO CHAPEIRÃO

2.1 Introdução

O Homem do Chapeirão é a figura mais famosa das personagens dos Painéis de S. Vicente. Quando estes foram reencontrados, essa figura foi logo identificada como sendo o Infante D. Henrique já que o rosto ilustrado nos Painéis era igual (embora simétrico) ao rosto que existia na iluminura do Códice de Paris “*Crónica dos Feitos da Guiné*” de Gomes Eanes de Zurara, descoberto na Biblioteca Real de Paris, cerca de 50 anos antes dos Painéis (Figs.2 e 3).

Este Códice apresenta um texto escrito pelo cronista Gomes Eanes Zurara, em 1453, para descrever os “*...mui notáveis feitos do senhor Infante D. Henrique*”. No seu início, o Códice apresenta a referida iluminura (Fig.2), mostrando um rosto colocado sobre a divisa do Infante D. Henrique “*Talant de bien faire*”. Com a existência desta divisa ninguém teve dúvidas de que se tratava efectivamente do rosto daquele Infante. Foi assim que a figura do Chapeirão passou a simbolizar o Infante D. Henrique, durante todo o séc. XX, e ainda hoje é um símbolo consolidado do Infante “O Navegador” para a maioria dos portugueses e estrangeiros.

¹² ALMEIDA, 2003.

¹³ FLOR, Pedro - *A Arte do Retrato em Portugal nos Séc. XV e XVI. Problemas, metodologia, Linhas de Investigação*. Rev. História da Arte, nº5, 2008.

¹⁴ PEREIRA, Fernando A. Baptista - *Istória e Retrato no Retábulo de S. Vicente de Nuno Gonçalves*. Coloquio Estrasburgo, 2008.

Recentemente surgiram várias hipóteses que propõem ligar a figura do Chapeirão a outras figuras históricas tais como a D. Duarte (em resultado de este ter bigode numa gravura da época), ao duque de Borgonha, Filipe o Bom (em função dos trajés representados), ou a outros nobres do séc. XV^{15,16}. No entanto todas estas teorias pareciam pouco credíveis face à força documental do texto e da divisa da iluminura existente no Códice de Paris.



Fig. 2 - Iluminura do Códice de Paris com o Homem do Chapeirão

Foi o aprofundamento destas hipóteses alternativas sobre o Chapeirão e uma investigação pormenorizada do original da iluminura, realizada na Biblioteca de Paris, que me levaram a identificar as incoerências que estão associadas à referida iluminura, aspectos que se tornaram na posterior chave da verdadeira identificação do Homem do Chapeirão e do significado dos Painéis de S. Vicente.

2.2 O Códice de Paris

Ferdinand Denis encontrou na Biblioteca de Paris um Códice contendo um manuscrito da “Crónica dos Feitos de Guiné”, cuja análise publicou nas “Chroniques Chevaleresques de l’Espagne et du Portugal”, em 1839. Esta Crónica foi uma encomenda de D. Afonso V ao cronista Gomes Eanes de Zurara, cavaleiro e comendador da Ordem de Cristo, quando o Infante D. Henrique tinha “pouco menos que 60 anos de idade”, ou seja, poucos antes de 1454.

Duarte Leite e Costa Pimpão, que estudaram aprofundadamente o Códice de Paris, mostraram que Zurara apresentava um texto em que utilizava parcialmente um manuscrito original do cronista Afonso Cerveira. Além disso, o Códice tem textos extraídos quer do livro “Virtuosa Benfeytura”, escrito pelo Infante D. Pedro, quer da “General Estoria” de Afonso-o-Sábio (escrito no séc. XIII). Estes foram os primeiros indícios de que o Códice parecia ser uma adaptação tardia ao texto original da “Crónica da Guiné”¹⁷.

¹⁵ FONSECA, António Belard - *O Mistério dos Painéis*. Ed. Autor, 1963.

¹⁶ STILWELL, Isabel - *Íncrita Geração – Isabel de Borgonha*. Ed. Esfera dos Livros, Lisboa, 2013.

¹⁷ CARVALHO, Joaquim Barradas – “A mentalidade, o tempo e os grupos sociais (um exemplo português da época das descobertas: Gomes Eanes Zurara e Valentim Fernandes)”. Paris, 1953.

O Códice só tem duas páginas com iluminuras (Fig.2). A primeira é o verso da folha 5 que tem a figura do chapeirão, decorada com uma planta que enche as margens da página e, na sua base, a legenda “*Talant de biê faire*” (as costas desta folha 5, estão em branco). A segunda página com iluminuras é a frente da folha 6 (Fig.2), que tem o texto também envolto



Fig. 3 - Rostos do Homem do Chapeirão: Códice de Paris e Painéis

com a mesma planta, embora com colorações diferentes (as bolotas são douradas na iluminura e amarelas na folha 6), e na base desta página existe uma Cruz de Cristo, por cima do brasão do Infante D. Henrique. As restantes folhas do Códice estão todas manuscritas com o texto sempre em frente e costas. Da observação directa do original referem-se os seguintes aspectos particulares¹⁸:

- a) O Códice é feito de folhas isoladas de pergaminho, todas juntas na lombada;
- b) A folha da iluminura com o rosto tem um vinco praticamente vertical que a atravessa toda, indiciando ter estado esta folha dobrada (Fig.2). Dada a posição do vinco e a sua distância ao bordo livre, a folha não podia ter sido dobrada fazendo já parte do livro, pois tal obrigaria a uma dobra adicional. Este pormenor sugere que a iluminura, não é contemporânea do Códice, tendo esta página sido incorporada no Códice após a ocorrência desse vinco;
- c) Na iluminura, os vincos verticais afectaram o rosto e as plantas, mas não afectaram significativamente as letras douradas da legenda do Infante (Fig.8), vendo-se que estas letras foram pintadas numa fase posterior à realização do retrato e à ocorrência dos vincos;

Em síntese, a simples observação da iluminura da folha 5 indicia que ela não fazia parte originalmente do Códice de Paris e que além disso sofreu pinturas adicionais, nomeadamente nas letras da legenda, após ou aquando da sua inclusão.

A figura da iluminura apresenta ainda o facto de ter o botão do colarinho a apertar de forma contrária ao que ocorre nos trajes masculinos (critério respeitado nas figuras dos Painéis e que existe desde o séc. XIII) o que denota ter sido uma cópia posterior, feita por espelho da figura base dos Painéis (Fig.3).

¹⁸ BRANCO, 2018.

2.3 A Cruz de Cristo

Um pormenor estranho na iluminura da folha 6 do Códice está associado às características da Cruz de Cristo existente por cima do brasão. A Cruz de Cristo, símbolo da Ordem de Cristo, de que D. Henrique era mestre, teve origem na Cruz dos Templários, de que aquela ordem foi sucessora a partir de 1319, mas sofreu várias evoluções no seu desenho, ao longo dos anos.

O símbolo da Ordem de Cristo, representado no Códice, e que é o actualmente conhecido, é uma cruz vermelha de braços abertos retilíneos, sobre a qual foi colocada uma Cruz Grega branca. Esta geometria apenas surgiu por volta de 1490, sendo adoptada por D. Manuel (mestre da Ordem de Cristo) quando era ainda apenas Duque de Beja, e sucedeu à cruz de braços curvos do tempo do Infante D. Henrique (visível no seu túmulo) (Fig.4). Tal permite datar a pintura da folha 6 e, portanto, a montagem do Códice, pelo menos do fim do séc. XV, princípio do séc. XVI, ou seja, de uma data muito posterior ao reinado de D. Afonso V, à escrita em 1453 do original da “Crónica da Guiné” e à morte de D. Henrique.

Observa-se por isso que a iluminura com o rosto, com uma proveniência desconhecida, só foi junta ao Códice para a sua concretização (fase em que as letras da divisa do Infante e a Cruz de Cristo teriam sido pintadas) no tempo do reinado de D. Manuel.



Fig.4 - Cruz da Ordem de Cristo no Túmulo do Infante e na Iluminura

2.3 As Divisas da Dinastia de Avis

A partir do século XV, os membros das famílias reais e dos nobres, adotaram divisas pessoais, constituídas em geral por uma imagem enigmática, acompanhada por uma frase que ligava o nobre a um sentido oculto moral. A divisa é assim uma associação de uma imagem (corpo) com uma legenda (alma), que representa um conceito seguido pelo nobre que a adoptou. Indicam-se no quadro junto as adoptadas pelas principais figuras da casa de Avis.

Nobre	Alma da divisa	Corpo da divisa
D. João I	Por bem	Pilriteiro
D. Duarte	Tan ya serey	Hera
Inf D. Henrique	Talant de bien fere	Ramos de carrasqueiro / Pirâmides
Inf. D. Pedro	Desir	Ramos de azinheira / Balança
D. Afonso V	Jamais	Rodízio aspergindo gotas, com a inscrição "VII e"
D. João II	Pola lei e pola grei	Pelicano alimentando as crias com o sangue
D. Manuel I	Spera in Deo	Esfera armilar

Quadro – Divisas da Casa de Avis

A legenda do Infante D. Henrique foi “Talant de bien fere” com o “fere” escrito neste formato e não como aparece na iluminura do Códice (“faire”), como se pode observar no seu túmulo. Quanto ao corpo da divisa do Infante D. Henrique ele consistia em ramos e bolotas de Carrasco, também representados no seu túmulo (Fig.5).

Quanto ao Infante D. Pedro, este adoptou como legenda a palavra “Desir” e como corpo da divisa, simultaneamente, o ramo da azinheira e a balança. A divisa “Desir” é, aparentemente, sinónimo de “Vontade”, ao qual juntou o sentimento de justiça representado pela balança, que também faz parte do seu escudo de armas. Tal é referido por vários autores e também ilustrado no seu túmulo (Fig.5).

2.4 O Corpo da Divisa na Iluminura

A planta que se apresenta nas margens da iluminura do Códice envolvendo o homem do chapeirão é o seu corpo da sua divisa (Fig.2), tal como nos túmulos do Mosteiro da Batalha estão, para cada príncipe, as respectivas plantas das suas divisas (Fig.5).

Ambas as plantas, escolhidas para corpos das divisas por D. Henrique e D. Pedro, ou seja, o Carrasco e a Azinheira, respectivamente, segundo os manuais de botânica, pertencem ao género *Quercos*, ou sejam são ambas variantes de *Carvalhos*, cuja principal característica é terem como fruto as bolotas.

O Carrasco (*Quercus Coccifera*) é um arbusto com cerca de 2 a 3 m de altura e a Azinheira (*Quercus Ilex* ou



Fig. 5 - Carrasco de D. Henrique e Azinheira de D. Pedro nos seus túmulos

Rotundifolia) é uma árvore de copa ampla, densa e arredondada com alturas em geral até cerca de 10m, ou seja, muito maior que o Carrasco.

Uma característica da maioria das plantas do género *Quercos* é o facto de criarem nos seus ramos **bugalhos que são** uma excrescência de forma arredondada que se forma na sequência do depósito nos ramos, de um ovo de um insecto que depois se desenvolve, dentre desse bugalho. No Carrasco, os bugalhos são vermelhos, tomando a forma arredondada, ficando esponjosos por dentro e duros por fora (Fig.6). Na Azinheira o bugalho é habitualmente provocado por vespas originando um elemento acastanhado, de casca dura e com picos (Fig.6).

Uma comparação direta entre as duas plantas permite salientar as seguintes diferenças (Fig.6):

- a) No carrasco as folhas são mais pequenas, tendo um comprimento semelhante às bolotas e na azinheira as folhas são mais compridas que as bolotas;
- b) As bolotas do carrasco têm cúpulas com escamas eriçadas e na azinheira as cúpulas têm escamas curtas (mais lisas);
- c) Os bugalhos do carrasco são vermelhos e lisos e na azinheira são castanhos e com picos.



Fig. 6 - Bugalhos do Carrasco¹⁹ e da Azinheira²⁰

Volte-se então à observação da iluminura (Fig.2) e agora, com estes conhecimentos de botânica, tente-se identificar a planta aí representada. Há um conjunto de aspectos da iluminura que sobressaem claramente e que se descrevem (Fig.7):

- As folhas representadas são tipicamente maiores que as bolotas;
- As bolotas não apresentam as cúpulas com escamas eriçadas e muitas apresentam a cúpula completamente lisa;
- Existem diversas pequenas bolas com picos e acastanhadas, dispersas entre os ramos, que têm a aparência de ser os bugalhos.

¹⁹ <http://floresdoareal.blogspot.com/2014/04/quercus-coccifera-l-subsp-coccifera.html>

²⁰ <https://saolourencochaves.blogs.sapo.pt/149569.html>

Tendo por base a análise botânica realizada para as duas plantas, as características referidas só se encaixam numa azinheira e nunca num carrasco. Tal obriga a concluir que a planta representada na iluminura é, efetivamente, o corpo da divisa do Infante D. Pedro e não o do Infante D. Henrique. Isto é estranho, já que a legenda “*Talant de bien faire*” é sem dúvida a legenda do Infante D. Henrique.

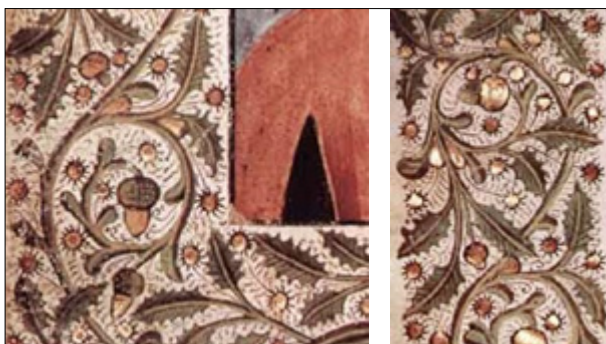


Fig. 7 - Pormenores da Planta na Iluminura

Note-se que a planta representada na iluminura inviabiliza que a figura do chapéu possa ser D. Duarte, como defendem alguns investigadores, já que este tinha como corpo da divisa a planta “Hera”, bem visível nas capelas imperfeitas do mosteiro da Batalha, planta completamente diferente da aqui representada.

2.5 As Palavras da Legenda

A alma da divisa do Infante D. Henrique, aparece escrita na sua sepultura no Mosteiro da Batalha como “*Talant de bien fere*”, mas já no séc. XVI é escrita por Frei Luís de Sousa como “*Talant de bien faire*”. A escrita que aparece na legenda da iluminura do Códice é “*Talant de biê faire*”, com grafia diferente na palavra “*fere*”, parecendo por isso não ser contemporânea do Infante D. Henrique.

Estas variações na escrita da legenda levaram António Belard da Fonseca²¹ a analisar a evolução em francês da escrita da palavra “*fere*”, o que lhe permitiu concluir que esta palavra perdeu aquela grafia na primeira metade do séc. XVI. No dicionário francês de Estienne de 1549 já não aparece a grafia “*fere*”, e apenas existe a grafia “*faire*”. Neste dicionário aparece também a escrita de “*bien*” com o “*ê*” nasalado, tal como aparece na legenda na palavra “*biê*”.

A grafia da legenda e o desenho da Cruz de Cristo confirmam assim uma origem da Iluminura/Códice associada a uma cópia do Códice realizada já no início do séc. XVI, reforçando que tal tenha ocorrido no reinado de D. Manuel.

O facto de a planta representada na iluminura ter as características da azinheira, ou seja, estar associada à divisa de D. Pedro, sugere a hipótese de a coletânea de documentos usada na realização da cópia do Códice, no séc. XVI, ter utilizado um documento mais antigo que originalmente seria uma iluminura de D. Pedro, tal como esta cópia do Códice utilizou partes do texto da “*Virtuosa Benfeitoria*”. Esta iluminura teria sido então

²¹ FONSECA, Antonio Belard – “D. Henrique, D. Duarte, D. Pedro”. Ed. Autor, 1960.

alterada com a introdução da legenda do Infante D. Henrique de modo a induzir o leitor que o personagem representado no Códice seria este Infante.

Conseguia-se assim um Códice, provavelmente para oferta, que seria uma homenagem ao Infante D. Henrique, o grande promotor das descobertas, numa altura em que as descobertas da “*Cronica da Guiné*” já não eram segredo. Tal foi feito com base em documentos, alguns dos quais não tinham nada a ver nem D. Henrique, nem com o original da “*Crónica da Guiné*”.

Os indícios existentes levaram a que se analisasse a viabilidade desta hipótese. Para isso procurou-se identificar a existência de sinais duma eventual intervenção posterior, sobre o documento original da Iluminura, nomeadamente na “estranha” pintura da legenda, que se reproduz ampliada (Fig.8) para mais fácil seguimento das suas particularidades ..., e os segredos continuam a aparecer.

2.6 O Segredo da Legenda

Numa observação mais atenta da legenda, além dos detalhes já referidos de os vinhos não apanharem as letras por onde passam, facilmente se notam pormenores “estranhos” na escrita das palavras (Fig.8);

- a) A palavra “*Talant*” tem o primeiro “*a*” diferente dos seguintes, aspecto que aliás já diversos autores referiram²²;
- b) A palavra “*Talant*” está apertada (mesmo encostada) à palavra “*de*” e no entanto o “*de*” tem bastante espaço à sua direita para ter ficado separado do “*Talant*”. Tal falta de espaço pode também justificar ter-se mudado, durante a escrita, o tipo de “*a*”, passando para um “*a*” mais estreito de modo à palavra “*Talant*” caber no espaço disponível;
- c) A palavra “*de*” tem as letras fundidas, o que é o único caso na legenda, e, no entanto, tem espaço à direita para as letras terem ficado normalmente separadas;
- d) A utilização da palavra “*biê*” surge porque a palavra “*bien*” não cabe no espaço disponível;
- e) Pensa-se que pela mesma razão o “*e*” final de “*faire*” tem um formato diferente dos outros “*e*”, quase não cabendo dentro do círculo;
- f) E, finalmente, a letra mais decorada da legenda é a letra “*d*” da palavra “*de*” (uma simples proposição?), o que não deixa de ser estranho, já que tipicamente, nos textos medievais, as letras mais decoradas são as iniciais da primeira palavra do texto.

Tudo isto leva a encarar a hipótese de que a divisa tenha sido reescrita aproveitando parte das letras de outras palavras, que seriam o texto original da iluminura. Esse texto

²² FONSECA, 1960.

deveria começar por “*dē*” já que era esta a palavra que estava a “entalar” o “*Talant*” e teria a letra inicial “*d*” mais decorada.

Um olhar mais cuidadoso permite notar que com simples retoques em algumas das letras existentes e apagando as letras “entaladas” à esquerda e à direita, se obtém facilmente a palavra “*Desir*”, ou seja, a divisa do Infante D. Pedro, como se mostra na Fig.9. Esta legenda aparece assim escrita, tal como a existente no túmulo deste infante, inclusivamente com o mesmo tipo de letra. A semelhança é notável.

Esta legenda, sendo a original da iluminura, permite justificar o aperto da palavra “*Talant*”, que, como se vê, obrigou inclusive a cortar o “*d*” em duas partes, gerando o “*t*” e fundindo a parte restante do “*d*” com o “*e*”, originando uma situação perfeitamente estranha.

Esta sigla permite ainda justificar que o “*d*” seja a letra mais decorada, pois é efectivamente a primeira letra da divisa. Permite também ter uma escrita com um “*e*” da palavra “*dē*” como letra separada, tal como seria natural existir.

Note-se ainda que a passagem de “*de sir*” a “*de biē*” faz-se com apenas as quatro pequenas raspagens,

indicadas na Fig.10, raspagens que, com excepção da letra “*r*”, foram depois disfarçadas com a pintura dos triângulos azuis e pretos atualmente existentes e que são posteriores à pintura das letras base²³.



Fig. 8 - Legenda no Códice de Paris



Fig. 9 - Legenda do Códice adaptada pelo autor e legenda de D. Pedro no seu túmulo

²³ BRANCO, 2018

Depois destas raspagens iniciais, as restantes adaptações das novas letras de “*tde biê*” resultaram de novas pinturas sobre as letras existentes, o que torna irreconhecíveis as letras originais e permite tapar os vincos existentes na folha de pergaminho. As restantes letras da legenda “*talán faire*” tiveram de se encaixar no espaço restante das argolas vegetais e foi por isso que ficaram tão apertadas. De facto, um trabalho notável de adulteração, mas de uma grande simplicidade, o realizado pelo iluminista.



Fig.10 – Detalhes a Raspar nas Letras Originais

2.7 Conclusões Sobre a Iluminura do Códice de Paris

Que concluir então, depois desta análise, sobre a iluminura do Códice de Paris, ou seja, que segredos se conseguiram descobrir?

- a) A iluminura foi inserida, com os outros elementos escritos, num livro designado de Códice de Paris, que foi uma cópia posterior da “*Crónica da Guiné*”, organizada como homenagem ao Infante D. Henrique. Tal é demonstrado pelos vincos existentes na iluminura que mostram que esta estava antes separada do Códice;
- b) O Códice apresenta uma Cruz de Cristo que é característica do tempo de D. Manuel, ou seja, depois do fim do séc. XV, posterior à escrita da Crónica da Guiné e à morte do Infante D. Henrique;
- c) A legenda da iluminura “*talant de biê faire*” corresponde a uma escrita em francês, já do séc. XVI, e que é diferente do original de D. Henrique que usou a palavra “*fere*”;
- d) A iluminura tem um corpo de divisa constituído por ramos de uma planta com muito mais características botânicas de uma azinheira do que de um carrasco, o que indicia representar a divisa do Infante D. Pedro. As plantas têm cores diferentes nas págs. 5 e 6, o que também indicia uma proveniência da iluminura diferente do restante Códice;
- e) As palavras “*talant de biê faire*” têm diversas anomalias de escrita na iluminura que ficam esclarecidas se se considerarem resultantes de uma adulteração de uma legenda original com a palavra “*de sir*” que era a legenda de D. Pedro.

Tudo isto leva a que se tenha de encarar seriamente o facto de o rosto representado na iluminura, como o homem do chapeirão, ser o Infante D. Pedro e não o Infante D. Henrique.

3. A FIGURA DE D. PEDRO

3.1 Relatos da sua História

Além dos indícios deixados pela iluminura procurou-se também obter mais alguma informação sobre o Infante D. Pedro, o novo rosto do Chapeirão. As poucas descrições escritas sobre a fisionomia de D. Pedro referem os seguintes detalhes:

O cronista Rui de Pina (1440-1521) dizia que: “...era um homem de grande corpo e de seus membros em tudo bem proporcionados, e de poucas carnes; teve o rosto comprido, nariz grosso, olhos um pouco moles, os cabelos crespos e os da barba algum tanto ruivos como inglês...”.

Os elementos escritos, descrevendo pessoas, são sempre de interpretação muito aleatória, com aspetos sempre discutíveis na observação de um retrato sem barba e em que o cabelo mal se vê. O pintor dos Painéis de S. Vicente procurou, no entanto, deixar indícios nas personagens que representou, que permitissem a sua posterior identificação. Na figura do Chapeirão é precisamente o seu traje o elemento que mais caracteriza esta personagem, já que se mostra vestido com umas vestes completamente diferentes de todas as outras figuras dos Painéis, traje que nos leva, naquela época (séc. XV), obrigatoriamente à Borgonha e ao duque Felipe o Bom que se vestia deste modo e que impôs mesmo esta moda durante o seu período de governante.

Nos diversos quadros e iluminuras existentes deste período pode-se observar que a moda do Chapeirão, existiu pelo menos entre a década de 30 e até cerca de 1460, ou seja durante todo o governo de Filipe. O Chapeirão pode ver-se em quadros famosos como por exemplo no “Retracto de Arnolfini” (1434) ou no retrato de “Isabel e Filipe” (década de 30). Embora seja um pormenor, o corte de cabelo da figura do Chapeirão, com o cabelo curto rente ao cimo da orelha (à chamorro) é também característico da moda de Borgonha no tempo de Filipe, o Bom²⁴.

Quanto ao personagem existente nos Painéis, tem de se constatar que está retratado vestido à Borgonhesa. Ora sabe-se que o Infante D. Pedro, no seu périplo pela Europa, esteve na corte da Borgonha durante vários meses em 1426, período em que negociou o casamento da sua irmã D. Isabel com Filipe, o Bom.

Entre os Infantes de Avis, aquele que parece ser mais provável ter-se feito retratar vestido à Borgonhesa, é sem dúvida D. Pedro, pois esse de certeza, pelo menos enquanto esteve na Borgonha, andou vestido de acordo com a moda da corte local e terá trazido essas roupas para Portugal.

Esta ligação da corte Portuguesa à corte Borgonhesa, através de D. Isabel, deve ter influenciado a moda em Lisboa, como se pode ver no retracto de D. Afonso V, de 1459, também vestido à Borgonhesa, que em jovem foi certamente criado nas modas da corte do seu tio D. Pedro (Fig.12).

²⁴ STILWELL, 2013.

3.2. A Alteração do Desenho Nos Painéis

D. Duarte morre em 1438 e deixa um testamento em que nomeia a sua esposa D. Leonor de Aragão regente do reino durante a menoridade do seu filho D. Afonso. D. Pedro nunca apoiou a regência da cunhada, quer por animosidades antigas entre a família da sua mulher Isabel de Urgel e a família da rainha, quer por receio das suas ligações a Aragão.

Na sequência de várias tentativas falhadas de coregências repartidas, D. Pedro ficou Regente do Reino e tutor dos sobrinhos, o futuro rei D. Afonso V e o seu irmão D. Fernando. A rainha acabou por partir para Castela onde viria a morrer em 1445.

O duque de Bragança, que nunca gostou desta situação por não conseguir controlar D. Pedro, começou a influenciar D. Afonso V para assumir o governo e, em 1448, o rei pede a D. Pedro para se retirar. O Rei, desejoso de mostrar a sua independência política e com a influência do Duque, anula todos os editais aprovados durante a regência do seu tio. A animosidade entre D. Pedro e os Braganças, que agora estavam junto ao rei, acabou por levar à morte do Infante em Alfarrobeira.

Este pequeno resumo histórico serve essencialmente para recordar que D. Afonso V foi criado por D. Pedro, e as relações entre tio e sobrinho foram boas até 1446, como mostra o elogio feito pelo Rei nas cortes desse ano. No entanto, no espaço de cerca de 2 anos, as relações entre os dois deterioraram-se completamente por influência do duque de Bragança.

Volte-se agora de novo ao Pannel do Infante onde se observa que no desenho original, detectado por infravermelhos e raios X²⁵, o homem do Chapeirão aparece inicialmente com o braço sobre o ombro do jovem que está ao seu lado, num claro sinal de afecto. No entanto, estranhamente, na pintura final, esse afecto desaparece aparecendo as duas figuras isoladas (Fig.13)²⁶.



Fig.12 – Jovem Afonso V



Fig. 13 - Desenho Final e Original do Pannel

²⁵ CRUZ, 1994.

²⁶ SERUCA, Henrique - *Os Painéis de Nuno Gonçalves. Religião e Política*. Ed. Scribe, 2013.

Não se pode deixar de reconhecer que esta situação é precisamente idêntica ao que se passou entre D. Pedro e o seu sobrinho D. Afonso V (jovem representado com espada), no fim da regência. Aceitando esta correlação, tal permitiria inclusive datar a pintura do painel em cerca de 1446-48. Tal apoia ainda o facto de o Painel ter sido mandado fazer por D. Pedro e teria sido pedido ao pintor para corrigir a situação representada, face aos acontecimentos políticos em curso nesses anos.

4. A FIGURA DO INFANTE D. HENRIQUE

4.1 Representações de D. Henrique

Estando identificado o Homem do Chapeirão como sendo o Infante D. Pedro, será natural que o seu irmão, o Infante D. Henrique esteja também representado entre as figuras dos Painéis de S. Vicente. Ao contrário de D. Pedro, o Infante D. Henrique deixou-nos várias representações do seu modo de trajar, nomeadamente:

- A sua estátua jacente no Mosteiro da Batalha onde aparece com vestes militares/armadura e um rosto sem barba (séc. XV);
- A sua estátua no portal sul do mosteiro dos Jerónimos (realizada cerca de 1520, ou seja, provavelmente contemporânea da realização do Códice de Paris), onde está com vestes militares e rosto de barbas (Fig.14);
- Uma gravura holandesa (séc. XVII) onde tem vestes militares e rosto com barbas (Fig.14)²⁷;
- A pintura feita c. 1800 no tecto da Sala dos Descobridores do Convento de Mafra onde também se apresenta de vestes militares (Fig.14);



Fig.14 - Representações do Infante D. Henrique

²⁷ MARKL, Dagobert L. – *O Retábulo de S. Vicente da Sé de Lisboa e os Documentos*. Ed. Caminho, 1988

Todas as representações do Infante D. Henrique até ao séc. XVIII, incluindo a sua estátua fúnebre, cuja representação ele deve ter escolhido, mostraram-no sempre com vestes militares. Tal mostra ser pouco lógico que em pleno séc. XIX, fruto de uma iluminação, a sua representação oficial passe a ser vestido com um fato da Borgonha do séc. XV, país onde ele nunca esteve e de que não há qualquer outra representação ligando-o a esse tipo de traje. A representação do Infante D. Henrique com um fato Borgonhês, só pode mesmo tratar-se de um lapso da História.

A principal descrição fisionómica de D. Henrique foi a apresentada por Gomes Eanes de Zurara (1410-1474) na “*Crónica dos Feitos da Guiné*”:

“...teve uma estatura de corpo de bom tamanho e foi homem corpulento com grandes e fortes membros, o cabelo era um tanto espigado a cor embranquecida mais pela constante atribulação mudou com o tempo. A sua presença, à primeira vista, intimidava os não habituados...”

A frase “*cor embranquecida mais pela constante atribulação mudou com o tempo*”, só pode ser aplicada à cor do cabelo, já que, ao contrário da opinião de alguns investigadores, ninguém diz que a pele fica branca ... “*pela constante atribulação mudou com o tempo*”. Este texto indicia que Zurara está a dizer que o destino de D. Fernando e a catástrofe de Tânger não passaram ao lado do Infante D. Henrique, e os sinais exteriores acompanharam talvez o seu sofrimento interior, levando mesmo ao aparecimento de cabelos brancos. Nesta descrição, o cabelo branco é um factor de identificação relevante e que constitui mais um elemento que o distingue do rosto do Chapeirão que se apresenta com cabelo escuro.

A comparação dos rostos pintados nos Painéis com o rosto da estátua jacente, levaria a longas discussões sobre parecenças sempre discutíveis. Há, no entanto, uma característica fisionómica, particular do Infante D. Henrique, que, neste caso, o permite identificar inequivocamente trata-se do seu sulco “nasogeniano”. Este sulco que acompanha a base da bochecha, é variável de pessoa para pessoa, nascendo na maioria dos casos junto ao nariz e passando junto ao vértice da boca.

A observação do Chapeirão mostra que este apresenta esse sulco com as características correntes desde o nariz, até ao vértice da boca (Fig.15). Se se observar agora esse sulco na estátua tumular de D. Henrique vê-se que, neste caso, o sulco se afasta nitidamente do vértice da boca, aparecendo mesmo um segundo sulco junto à boca o que gera uma pequena bochecha



Fig.15 - Rosto de Chapeirão; Jacente de D. Henrique; Cavaleiro de Roxo

intercalar (Fig.15). Tal mostra, se ainda houvesse dúvidas, que o Infante D. Henrique nunca poderia ser o Homem do Chapeirão, já que o seu rosto é fisionomicamente diferente.

Ora é precisamente esta característica particular do sulco no rosto que permite identificar o Infante D. Henrique, como sendo o Cavaleiro de roxo (púrpura) situado, de joelhos, à frente no Painel dos Cavaleiros dos Painéis de S. Vicente. Tal como Zurara indicou também ele tem “cabelo branco um tanto espigado”, em particular na parte de trás (Figs.15 e 16).

4.2. D. Henrique o Cavaleiro de Roxo

A hipótese da ligação do cavaleiro de roxo, ao Infante D. Henrique foi já referida por diversos autores, nomeadamente por António Marques em “*Painéis de S. Vicente – Modo de Utilização*”²⁸, tendo por base os pormenores da Cruz da Ordem de Cristo, ao peito, e o cinto da Ordem da Jarreteira.

A Cruz da Ordem de Cristo, que o cavaleiro tem ao pescoço, lembra que o Infante D. Henrique foi Mestre desta Ordem desde 1420. Como atrás se descreveu, a cruz, símbolo desta Ordem, teve vários desenhos ao longo dos anos, sendo o desenho existente no túmulo (Fig.4) e no colar do Cavaleiro de Roxo dos Painéis (fig.17), correspondentes precisamente ao desenho existente no tempo do Infante D. Henrique (cruz com braços com a extremidade côncava).



Fig.16 - O Rosto do Infante D. Henrique



Fig.17 - A Cruz da Ordem de Cristo



Fig.18 - O Cavaleiro de Roxo e Desenho Original

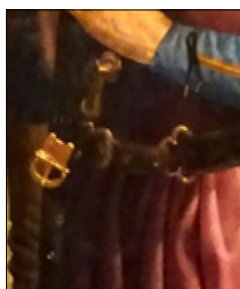


Fig.19 - Ordem da Jarreteira – Painéis e Túmulo de D. Henrique

²⁸ MARQUES, António – site: “Painéis de S. Vicente de Fora: Modo de Utilização”. <http://painéis.org/2010>.

A representação original de D. Henrique nos Painéis seria com traje militares, como ele sempre se representou (Fig.18), mas o pintor veio a representá-lo no fim com um traje roxo (púrpura) vestes da Ordem da Jarreteira de que se tornara membro em 1442 (com o número 160), tornando-se um dos 24 cavaleiros notáveis desta Ordem. É o símbolo desta Ordem que está também representado no seu túmulo no Mosteiro da Batalha (Fig.19).

Refira-se que, embora se represente habitualmente D. Pedro (o homem do chapéu) com um traje preto, tal resulta de ele estar à sombra nos Painéis, pois o seu traje é identicamente roxo (púrpura) como se pode ver num pormenor dos Painéis que recebe luz direta (Fig.20a), o que coincide com a cor da iluminura (Fig.20b). Esta cor é também a da representação de D. João I na sua única pintura conhecida (fig.20c). Ambos eram membros da Ordem da Jarreteira, tal como foi depois D. Henrique.

Recorda-se ainda um pormenor histórico sobre o colar do Infante. D. Filipa de Lencastre que, ao morrer deu um pedaço do Santo Lenho a cada um dos três filhos mais velhos e ao marido, dizendo Zurara que o Infante D. Henrique dizia “*que nunca lhe lembrava, depois que o dito lenho lhe fora dado, que o tivesse fora de si, somente um dia, que o tirara por esquecimento em desvestindo a camisa*”³⁰. Ora ao observar o cavaleiro de roxo,

vê-se que a peça sob a Cruz de Cristo que tem ao peito, pode perfeitamente representar um pedaço do Santo Lenho que aliás parece estar preso à cruz de Cristo por quatro cravos (Fig.17).

Com todos estes indícios é assim muito difícil não aceitar que o cavaleiro de roxo seja efectivamente o Infante D. Henrique, já que apresenta: a sua Cruz de Cristo e possivelmente o lenho sagrado ao pescoço; um cinto dobrado simbolizando a Ordem da Jarreteira e as vestes roxas características desta Ordem; uma representação inicial com armadura, tal como ele escolheu para

o seu túmulo; cabelos brancos; um sulco nasogeniano afastado do vértice da boca tal como no rosto tumular. Tudo isto são símbolos que identificam inequivocamente este cavaleiro como sendo o Infante D. Henrique³¹.

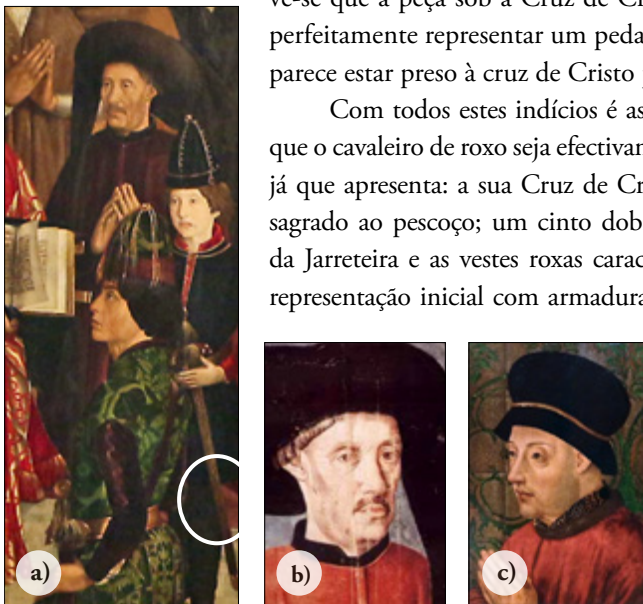


Fig. 20 –Figuras com trajes púrpura, cor da Ordem da Jarreteira

²⁹ FLOR, Pedro – *A Arte do Retrato em Portugal nos Séc. XV e XVI*. Ed. Assírio e Alvim, 2010.

³⁰ MARKL, Dagobert – *O Retábulo de S. Vicente da Sé de Lisboa e os Documentos*. Ed. Caminho, 1988.

³¹ BRANCO, Fernando – *Os Infantes D. Henrique e D. Pedro nos Painéis de S. Vicente*. Revista Mátia nº7, Centro Investigação J. Veríssimo Serrão, 2020.

5. AS PERSONAGENS DOS PAINÉIS

Os Painéis de S. Vicente são genericamente constituídos por um conjunto de figuras colocadas em primeiro plano, que designarei por atores principais, e por um outro conjunto de figuras que, na retaguarda e na parte superior das primeiras, parecem ser espectadores das cenas que se desenvolvem no primeiro plano.

Os Painéis apresentam assim um conjunto de 24 atores principais (além das duas figuras centrais do Santo), envolvidos por 34 espectadores, com a seguinte distribuição (por agora mantêm-se as designações dos Painéis, tal como são habitualmente conhecidos):

- Painel dos Frades (3 atores e 3 espectadores);
- Painel dos Pescadores (4 atores e 3 espectadores);
- Painel do Infante (5 atores, o Santo e 11 espectadores);
- Painel do Arcebispo (5 atores, o Santo e 11 espectadores que incluem o arcebispo);
- Painel dos Cavaleiros (4 atores e 4 espectadores);
- Painel da Relíquia (3 atores e 2 espectadores, que na realidade é 1).

A identificação das figuras dos Painéis, tal como em qualquer gravura antiga que não tenha legendas, só pode ser feita através de pormenores identificativos das figuras, pormenores que o pintor tenha especificamente pintado com esse objetivo, ou através de aspetos fisionómicos particulares.

Depois de muito observar os Painéis, constatei que o pintor tinha tido o cuidado de identificar todos os atores principais através da pintura de pequenos sinais que se destinavam a caracterizá-los. Por alguma razão, ele suspeitou que, com o tempo, se iria perder o conhecimento das suas identificações, que os rostos se iriam tornar desconhecidos e, portanto, procurou marcar as personagens com sinais característicos que permitiriam identificá-las no futuro. Os desenhos iniciais dos Painéis (agora conhecidos através das análises de raios X e infravermelhos), e que depois foram alterados na versão final, são hoje também bons auxiliares na identificação de algumas das figuras.

Naturalmente que o problema da identificação se mantém complexo, já que alguns dos sinais deixados não são hoje facilmente perceptíveis, apesar de se perceber que são sinais identificadores. Esses sinais devem estar associados a factos, hoje desconhecidos, que ocorreram no séc. XV e que marcaram as pessoas de então. Aqui caberá aos historiadores continuarem a buscar a sua interpretação como elementos identificadores.

Como exemplo, recorda-se o homem do Chapeirão. É natural que o traje que a figura apresenta, segundo o pintor, fosse um elemento claro da sua identificação no séc. XV. Infelizmente, com a morte trágica de D. Pedro, muitos dos seus documentos desapareceram e hoje, apenas por dedução, se pode concluir que ele é de facto a personagem em quem o traje melhor assenta.

Entre os pormenores identificativos haverá também aspectos fisionómicos associados às personagens que o Pintor possa ter utilizado para as caracterizar. No entanto, como se mostrará, é muito provável que o pintor não tenha conhecido a maioria das figuras representadas. Entre os rostos ilustrados, apenas devem ser razoavelmente fidedignos os de figuras principais da corte que fossem conhecidas directamente pelo pintor ou das quais houvesse retratos da época. Em relação às figuras dos Painéis que não pertenciam à nobreza, ou de que não haveria prévia representação, pensa-se que o pintor inventou pura e simplesmente as suas fisionomias, procurando identificá-las apenas por elementos decorativos (roupas, adereços, etc.). Aliás os desenhos muito simplificados (visíveis em raios X) que serviram de base à maioria desses rostos, denotam que foram uma invenção do Pintor.

6. O PAINEL CHAVE (I) - O DESASTRE DE TÂNGER

(Antigo Painel dos Cavaleiros; data: 1437) (Fig.21)

O Painel dos Cavaleiros, a par do Painel do Infante, é aquele sobre o qual mais investigadores se têm debruçado, procurando identificar, com diversos nomes, as quatro principais personagens nele representadas, que todos concordam pertencer aparentemente à alta nobreza Portuguesa do séc. XV. Identificado o Infante D. Henrique neste Painel, resta esclarecer quem são os outros três cavaleiros:

- O cavaleiro na terceira posição, de vermelho, apresenta-se com uma bolsa à cintura e a espada levantada, segurando-a pela lâmina, parecendo dizer que este é o seu símbolo. Estes elementos e a cor vermelha do seu traje, tudo são símbolos ligando-o à Ordem de Santiago, ou seja, à identificação da figura do Infante D. João, cuja principal honra foi ser Mestre da Ordem de Santiago desde 1418.
- O fidalgo na retaguarda, de preto/verde escuro, apresenta barbas (de duas pontas) e cabelos compridos. O seu capacete tem nele projectado o reflexo de uma janela com um arco árabe ou ogival e coluna central indicando que o cavaleiro está dentro de uma habitação, o que se pode associar à prisão que sofreu o Infante D. Fernando. Não apresenta espada pois este Infante foi a Tânger para ser armado cavaleiro. Além disso em todas as gravuras contemporâneas do Infante D. Fernando, ele aparece sempre com uma barba de duas pontas, o que confirma a representação deste fidalgo como D. Fernando.
- O cavaleiro na segunda posição, de verde, tem como indício de identificação um colar dourado. O colar é constituído por elementos que têm a forma das tábuas da lei. Isto é um elemento que permite ligá-lo à justiça tal como ainda hoje se pode ver no colar do Presidente do Supremo Tribunal de Justiça. Tal detalhe liga esta figura a D. Fernando, Conde de Arraiolos, eleito em 1438 co-Regente do Reino, ficando responsável máximo pela justiça, e por isso a sua identificação com um

colar com tábuas da lei era perfeitamente justificada. Acresce-se que o Conde de Arraiolos era o responsável da justiça no desastre de Tânger com refere D. Duarte: “...e ao conde (de Arraiolos) meu sobrinho, que *leva carregado da justiça*,...”³².

O que têm em comum estes quatro cavaleiros para estarem no mesmo Painel? É aqui que começa a desvendar-se o segredo dos Painéis. Foram eles os actores principais, os comandantes e os responsáveis finais pelo que ocorreu na expedição, ou melhor dizendo no “Desastre de Tânger”, em 1437.

“Cap. IX... (D. Duarte) *ordenou de fazer uma armada sobre a villa de Tânger, possuída tiranicamente pelos mouros, para a submeter ao jugo da Santa Fé Católica, na qual fosse por capitão o Infante D. Henrique e com ele este Infante D. Fernando seu irmão e o dito Conde de Arraiolos...*”.

“Cap. XIV... *Na quarta-feira seguinte chegou a Ceuta o Infante D. João que vinha com socorro do Algarve.*”

É por isso que se propõe o nome de “O Desastre de Tânger” para esta primeira cena, que é a primeira de toda uma cronologia associada a este desastre e aos respectivos mártires/cativos, tal como se mostrará nos Painéis seguintes, depois de agora recordar brevemente essa triste história.

7. O CATIVEIRO DO INFANTE SANTO

O cativo do Infante Santo foi narrado na “*Chronica dos Feytos, Vida e Morte do Infante Santo D. Fernando que Morreu em Fez*”³³ que foi escrito pelo secretário do Infante Santo, João Álvares, que o acompanhou durante todo o cativo até à sua morte em 1443. Durante o cativo, João Álvares foi descrevendo os acontecimentos em cartas que ia enviando para Lisboa através do judeu Mestre José que servia de correio. Esta informação deve ter sido disponibilizada ao pintor após a morte do Infante permitindo-lhe conceber os Painéis. João Álvares foi resgatado por D. Pedro em 1448, passando então a livro, todos os acontecimentos do cativo e foi a leitura desta *Crónica* que se transformou na chave que permitiu chegar ao segredo dos Painéis de S. Vicente.

De facto, ao ler-se a *Crónica*, facilmente se identificam cenas que coincidiam com as imagens ilustradas pelos Painéis, tornando evidente o seu verdadeiro significado... mas, comece-se por recordar, de modo sumário os acontecimentos associados ao desastre de Tânger e ao cativo do Infante Santo.

³² *Monumenta Henricina*. Centro Estudos Históricos da UNL. vol. VI.

³³ ALVARES, Frei João – *Chronica dos Feytos, Vida, e Morte do Infante Santo D. Fernando, que Morreu em Fez*. In: Jerónimo Ramos. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1730.

Com a derrota e o cerco do exército português pelos mouros em Tânger, o Infante D. Henrique fez um acordo com Sala-Bem-Sala, senhor de Tânger e Arzila, em que a troca da retirada a salvo dos Portugueses seria entregue Ceuta. Como penhor deste acordo ficou cativo o Infante D. Fernando, que foi levado para Tânger, acompanhado dos seguintes servidores, que pertenciam à sua Casa:

Rodrigo Esteves (amo); Frei Gil Mendes (confessor); Pedro Vaz (cónego); Mestre Martinho (físico /médico); João Rodrigues (camareiro); Fernão Gil (guarda-roupa); João Lourenço (aposentador); João Vaz (cozinheiro-mor); João de Luna (homem do forno); João Álvares (secretário) (há ainda um Cristóvão de Luviça Alemão, copeiro, que se veio a converter ao islão e do qual não há referências). Os servidores do Infante, no início do seu cativeiro, eram, portanto, onze pessoas incluindo o amo, dois religiosos, o físico, três membros da câmara, dois membros da cozinha e o secretário.

Para garantia do filho de Sala-Bem-Sala, que partiu com os Portugueses como proteção na retirada, ficaram ainda como reféns, juntamente com o Infante, três fidalgos da sua Casa, Ayres da Cunha, João Gomes de Avelar, Pedro de Ataíde e ainda o fidalgo Gomes da Silva, comendador de Noudar, da Ordem de Avis. Estes fidalgos, teoricamente, deveriam ser destrocados após a retirada do exército com a devolução do filho de Sala-Bem-Sala. Infelizmente, tal nunca aconteceu, pois, os Portugueses passaram a querer usar o filho de Sala-Bem-Sala como moeda de troca do próprio Infante.

Poucos dias depois da sua entrada em Tânger, todos os reféns foram levados por Sala-Bem-Sala para Arzila para melhor segurança. No outono de 1437, faleceu em Arzila frei Gil Mendes, confessor do Infante, que foi mais tarde levado para Portugal, via Ceuta. Também por essa altura ficou muito doente o amo Rodrigo Esteves. O Senhor de Arzila não deixou libertá-lo, mas permitiu a sua troca com o seu filho, Pedro Rodrigues.

Em maio de 1438, o Infante e os seus agora nove servidores foram transferidos para Fez, ficando em Arzila apenas Pero Rodrigues (que substituíra o pai no cativeiro) e os quatro fidalgos que estavam reféns por troca do filho de Sala-Bem-Sala. Segundo a *Crónica*, acompanhou esta transferência de reféns para Fez, o Mestre José, judeu cirurgião, que teria um estatuto próprio entre os cativos, já que seria, nos anos subsequentes, o mensageiro entre a corte de Portugal, os cativos e o Rei de Fez.

8. A NOVA INTERPRETAÇÃO DOS PAINÉIS

Depois da interpretação do Painele dos Cavaleiros, agora designado de Painele do “Desastre de Tânger”, tornou-se claro que todos os Painéis teriam de estar ligados, de algum modo, à história deste acontecimento nefasto. Era, no entanto, necessário identificar que cena dessa história estaria representada em cada um dos Painéis e a

solução teria de estar na *Crónica* do Infante Santo. Veja-se então como os Painéis surgem nesta *Crónica*³⁴.

8.1 Painel II - Glorificação dos cativos de Arzila

(Antigo Painel do Arcebispo; data:1441) (Fig.21)

Tal como descreve a *Crónica*, depois da partida do Infante e dos seus servidores para Fez, ficaram presos em Arzila três fidalgos da sua Casa, João Gomes de Avelar, Ayres da Cunha, e Pedro Ataíde, que vieram a falecer de peste naquela cidade em 1441. Ficaram ainda em Arzila um cavaleiro de Avis, Gomes da Silva, comendador de Noudar, e Pero Rodrigues, colação do Infante. A morte dos três fidalgos, companheiros do Infante, é descrita como um acontecimento muito relevante na *Crónica*, já que o Infante lhes dedica diversas orações, por lhes ser muito próximo, ficando claramente consternado³⁵.

“Cap. XXVIII..., mas considerando como morreram em serviço de Deus e com honrado nome, certamente não chorar, mas alegrarmos devemos com eles...e vossos irmãos por amor de vós, ainda da glória do Paraíso pelos vossos merecimentos temos grande esperança”.

Esta cena é apresentada neste Painel, com a glorificação pelo Santo S. Vicente dos fidalgos falecidos, colocados de joelhos, representando a sua vitória sobre o martírio. A acompanhar a cena, estão, atrás, Pedro Rodrigues e Gomes da Silva. Este sobreviveu e regressou a Portugal, do outro desconhece-se o destino após a morte do Infante. O cavaleiro da frente (provavelmente Pedro Ataíde) aparenta estar a ser nomeado cavaleiro por S. Vicente. Neste Painel aparece ainda mais atrás o Bispo de Évora que acompanhou a expedição a Tânger e era também muito próximo do Infante. A corda colocada no chão representa a grande união dos cavaleiros de Arzila com o Infante, tal como é referida na *Crónica*.

8.2 Painel III - A Morte do Infante

(Antigo Painel dos Frades; data: 5 / 6 / 1443) (Fig.21)

A cena do cativeiro do Infante, representada no Painel dos Frades de acordo com a *Crónica*, fica esclarecida com a constatação de que o “frade” de barbas está a segurar uma tábua algo dissimulada no fundo da pintura, mas bem visível no desenho original. Tal permite associar este Painel à cena da morte do Infante Santo, assim descrita na *Crónica*³⁶:

“Cap. XXXVIII ...Desde que foi alta noite mandaram cerrar dentro no cárcere o físico e o confessor com o corpo morto até ao outro dia, hora de vésperas, que o fizeram levar sobre uma tábua à casa da masmorra”.

³⁴ BRANCO, Fernando – *O Significado dos Painéis de S. Vicente*. Revista Triplo V, CLEPUL – Univ. Lisboa, 2020 (Youtube Novos Painéis de S. Vicente Livro).

³⁵ ALVARES, 1730.

³⁶ ALVARES, 1730.

O texto alusivo à morte do Infante, mostra que as duas pessoas que estiveram a acompanhá-lo na hora da sua morte foram o físico (Mestre Martinho) e o confessor que seria, na altura, Frei Pero Vaz, tendo o falecimento do Infante ocorrido em 5/6/1443.

No Painele aparece ainda, em primeiro plano, destacado, Frei Gil, que foi o confessor inicial e muito próximo do Infante, mas que falecera ainda em Arzila. O pintor, dada a importância deste Frade na história do Infante, optou por o colocar no Painele da sua morte e, simultaneamente junto ao Painele com os cativos de Arzila, onde o Frei, de facto, faleceu. Os dois frades têm as vestes de dominicanos como é referido na *Crónica*.

8.3 Painele IV - A Veneração dos Servidores

(Antigo Painele dos Pescadores; data: 6 /6/1443) (Fig.21)

A *Crónica* não tem qualquer referência a cenas com pescadores, o que tornou inicialmente difícil a identificação deste Painele. O facto de a personagem da frente estar de braços, em oração, chama a atenção para as seguintes descrições da *Crónica* relativas aos servidores que acompanharam o Infante no seu martírio.

“Cap. XXXVIII ... “... e fizeram chamar todos os do Infante aonde andavam trabalhando.... E assim..., **se lançaram de braços em terra, dando com as cabeças no chão**”.

A semelhança entre a existência nos Painéis de uma figura de braços, a orar, e a descrição na *Crónica* dos servidores a porem-se nesta mesma posição, face ao corpo do Infante Santo, indicia que este Painele representa a devoção pelos servidores na morte do seu amo, ou seja, é uma cena sequencial à morte do Infante.

No dia a seguir à morte do Infante, tal como narra a *Crónica*, vieram os restantes servidores prestar-lhe homenagem, o que é representado neste Painele pelos três criados da câmara: João Rodrigues, camareiro, Fernão Gil, guarda-roupa, e João Lourenço, aposentador, todos de verde em associação ao verde de Avis. Está também em devoção, de braços, como refere a *Crónica*, o cozinheiro-mor João Vaz (ou Vasques), este com um burel castanho, identificado pelo seu “rosário” de vértebras de tubarão. Os restantes dois servidores (João Álvares e João de Luna) que, apesar de também terem prestado devoção no dia a seguir à morte do Infante, não foram colocados neste Painele, pois o pintor optou por os pôr associados aos milagres do Infante Santo no último Painele.

Nota-se que a rede de pesca representada no Painele resulta de uma adulteração da pintura original, não tendo qualquer existência na pintura original dos Painéis como mostra a fotografia de infravermelhos.

8.4 Painele V - A Glorificação do Infante

(Antigo Painele do Infante; data: domingo de Pentecostes em 9/6/43) (Fig.21)

A seguir à morte do Infante D. Fernando, só falta a consagração da sua vitória como o mártir Infante Santo, e quem melhor que outro mártir como é S. Vicente para o fazer? É esta

cena que está representada precisamente neste Painei, a “Glorificação do Mártir Infante Santo”. Este Painei representa assim a cena principal, em que o Infante D. Fernando, é virtualmente armado cavaleiro pelo seu sacrifício e glorificado em Infante Santo pela mão de S. Vicente, na presença da alta nobreza de Avis representada pelo jovem Rei D. Afonso V (identificado pela espada que só um jovem rei poderia ter e pela sua estatura/idade), pela futura Rainha D. Isabel (identificada pelo seu traje de noiva e pela esmeralda ao peito), pelo regente D. Pedro (chapeirão) e pela sua irmã, Duquesa Isabel de Borgonha (identificada pelo traje borgonhês e pelo seu rosto de que há muitos retratos). Todos eles são adicionalmente identificados por outros pormenores³⁷. A presença na pintura da duquesa D. Isabel é justificada pelo seu empenho na salvação de D. Fernando e na sua posterior tentativa de o beatificar na Santa Sé.

O cavaleiro de joelhos, para quem S. Vicente está voltado, não pode ser assim outra pessoa senão o próprio Infante D. Fernando, no processo de ser glorificado como Infante Santo. Esta é a figura chave de todos os Painéis e o pintor, uma vez mais, deixou-nos vários indícios que mostram que ele é efectivamente D. Fernando, agora Infante Santo, e talvez por isso tenha colocado a sua eventual assinatura na sua bota (um G de Gonçalves), a bota da personagem mais importante dos Painéis. No desenho original, o Infante aparece com folhas na mão (provavelmente o seu testamento que serviu para identificar diversas personagens dos Painéis) e também com um chapeirão borgonhês (já que também ele esteve na Borgonha a acompanhar a sua irmã Isabel na viagem para o seu casamento).

A cena passa-se, ficticiamente, no domingo de Pentecostes, 4 dias após a sua morte, o que é identificado pelo texto do Evangelho de S. João/missa do Espírito Santo apresentado no livro que S. Vicente mostra. Esta cena é semelhante à descrita na *Crónica* associada a uma visão que o Infante teve antes de morrer³⁸:

“... e logo atrás ele outro (arcanjo) se pôs em joelhos que trazia em uma mão um cálice e na outra um livro aberto em que eu li o princípio do evangelho de S. João...”.

Na segunda-feira seguinte o Infante Santo seria então colocado dentro de um caixão e pendurado até 1472 nas muralhas de Fez, muralhas que aparecem simbolizadas na decoração do chapéu do Infante.

8.5 Painei VI - Os Milagres do Infante

(Antigo Painei da Relíquia; data: meses seguintes) (Fig.21)

Estando todos os Painéis ligados à história do “Desastre de Tânger”, é agora necessário identificar que cena dessa história estará representada neste último Painei. Aqui, o pintor procurou juntar um conjunto de personagens diferentes que estão unidas pelo episódio de toda a história narrada nos Painéis. As cinco figuras que, na realidade, serão apenas

³⁷ BRANCO, 2018.

³⁸ ALVARES, 1730.

quatro pessoas, correspondem à invocação de situações independentes entre si, pelo que serão também aqui identificadas de forma independente.

O Painel final tem uma cena que justifica a santidade do Infante Santo, através dos seus milagres e da devoção que lhe teve o povo português a seguir à sua morte. Esta devoção nasce ainda no cativeiro, associada à relíquia feita pelos cativos com as suas entranhas, que lhe foram retiradas quando morreu. A relíquia foi, de seguida, objecto de devoção em altar realizado pelos cativos ainda em Fez, facto ilustrado pela figura de vermelho, representando João Álvares, que trouxe essa relíquia (entranhas) para Portugal em 1448, presumivelmente dentro de um odre (representação da relíquia). A cor vermelha do traje de João Álvares está associada à cor do traje de gala dos funcionários públicos, já que ele era tabelião da corte.

O Painel tem também uma referência aos milagres realizados pelo Infante, depois de ter sido pendurado nas ameias de Fez, dentro de um caixão madeira apoiado em “*dois aqueiros de madeira*”, transportado para o local por um dos cativos (representado aqui por João de Luna com “*dois aqueiros na mão*”).

A devoção é ainda concretizada com a história da *Crónica* sobre um religioso muito doente e que, com a devoção ao Infante, ficou curado, representado no Painel pelas duas figuras de um mesmo religioso (uma muito magra e outra normal). O Painel termina com a figura do judeu Mestre José, que foi o elemento de ligação entre a corte portuguesa e os cativos e que foi trazendo os escritos da história que João Álvares ia escrevendo em Fez, permitindo a conceção dos Painéis. João Álvares usou mais tarde estes textos para escrever a sua *Crónica*, permitindo que as principais cenas do martírio do Infante ficassem conhecidas.

Este Painel corresponde assim ao epílogo da história do Infante Santo através dos milagres ocorridos após a sua morte. As figuras representadas estão associadas a essa santidade: pelas vísceras do Infante, transportadas para Portugal pelo secretário João Alvares; pelos milagres que o Infante gerou enquanto pendurado das ameias, no caixão, transportado por João de Luna; pela representação de um milagre de cura de um religioso em resultado da devoção deste ao Infante Santo.

9. OS NOVOS PAINÉIS

Depois de toda a análise e interpretação realizada, tem de se passar a observar os Painéis de S. Vicente como se fossem uns “Novos Painéis” que deveriam ser designados, mais correctamente, no seu conjunto, como os “Painéis do Martírio do Infante Santo”. Cada Painel corresponde a uma cena, datada, de uma história real relativa ao cativeiro do Infante Santo e dos cativos que o acompanharam, história que tem como objectivo principal a glorificação/santificação do Infante (Fig.21)³⁹.

³⁹ BRANCO, 2018.

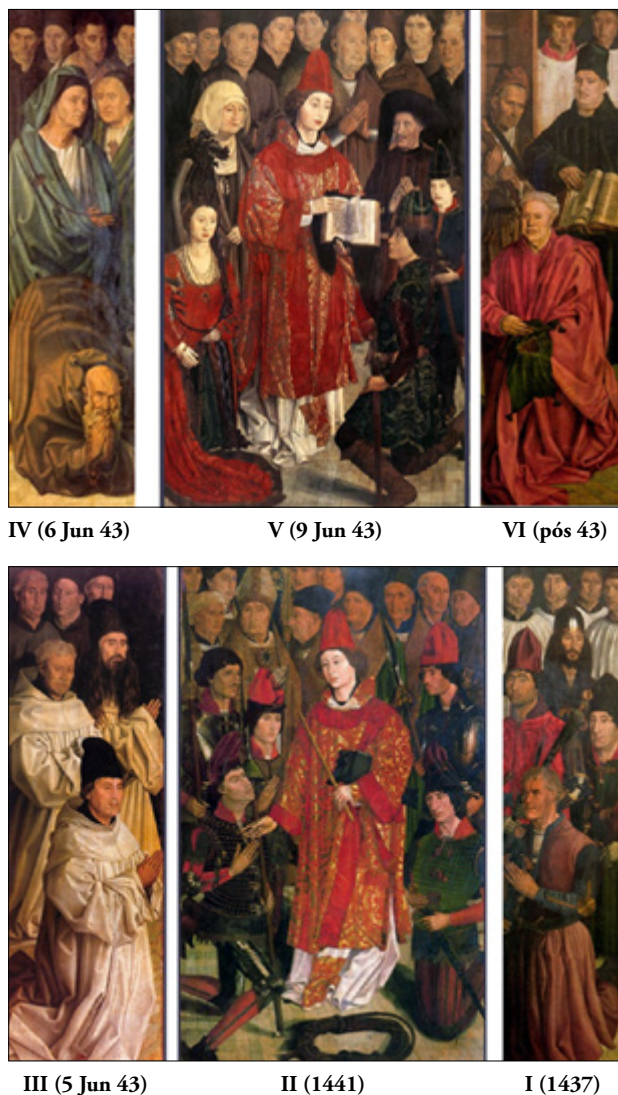


Fig. 21 – Os Novos Painéis de S. Vicente

Não se pode deixar de realçar o genial trabalho do Pintor que conseguiu nestes Painéis:

- Apresentar as cenas mais marcantes do cativoiro do Infante Santo e dos cativos que o acompanharam, numa sequência cronológica dos acontecimentos mais importantes;
- Figurar todos os cativos, e só esses, que acompanharam o Infante e assim também homenageá-los;
- Integrar os cativos em cenas temporalmente corretas e em que são relevantes na *Crónica*;
- Representar as principais figuras da dinastia de Avis, vivas ao tempo das cenas respetivas, e que estiveram ligadas a todos estes acontecimentos.

Existe assim uma correlação total entre os personagens e a história narrada na *Crónica* e as representações que se observam nos Painéis de S. Vicente, o que ilustra um trabalho notável do pintor.

A interpretação apresentada permite definir um novo posicionamento relativo dos Painéis, para ficar coerente com a sequência histórica apresentada, mantendo o conceito da convergência dos mosaicos do chão (agora em dois conjuntos). Além disso, permite resolver, finalmente, o problema atrás referido das sombras/iluminação. Para tal, basta organizar os Painéis em dois trípticos sobrepostos em altura. Com esta nova disposição, a história representada nos Painéis pode ser lida, sequencialmente, Painel a Painel, começando em baixo, à direita, no Painel do “Desastre de Tânger” e, seguindo em circular ascendente pela esquerda (sentido dos ponteiros do relógio), até terminar no Painel de “Os Milagres do Infante”. Nas zonas centrais, ficam os Painéis da “Glorificação dos Cativos de Arzila”, por baixo, e a “Glorificação do Infante”, por cima, nas posições mais importantes (Fig.21).

O lugar de culto mais importante para o Infante Santo, aquando da sua morte, seria naturalmente a Capela do Fundador, no mosteiro da Batalha, onde já estava construído o seu túmulo, e local pelo qual o Regente D. Pedro tinha particular consideração. Talvez por isto, Almada Negreiros defendeu a hipótese de os Painéis terem sido inicialmente pintados para a parte poente da parede Norte da Capela do Fundador, onde existe uma grande parede livre.

Esta parede da Capela do Fundador tem a configuração de um altar em que o tríptico inferior dos Painéis ficaria abaixo da primeira cornija e o tríptico superior ficaria entre as duas cornijas superiores. Esta disposição permite que o Painel da “Veneração dos Servidores” (ex-Pescadores) seja o único que fica próximo de uma janela exterior, captando assim mais iluminação do lado esquerdo, e resolvendo finalmente o mistério da iluminação do lado oposto deste painel. Nos Painéis restantes foi pintada uma iluminação superior inclinada, tal como a que vem dos vitrais do octógono central elevado do tecto da Capela do Fundador, luz que incide durante o fim da manhã na parede onde estariam os Painéis (Fig.22).



Fig. 22 – Novos Painéis colocados na Capela do Fundador

É perfeitamente admirável, mesmo genial, que as pinturas representem uma iluminação que corresponde à iluminação existente no local onde iriam ser colocados, tal como pude verificar localmente, e isto realizado no séc. XV. Tal mostra o rigor e a excepcionalidade que caracterizam estas pinturas⁴⁰.

10. UM OLHAR FINAL

Nunca me canso de contemplar os Painéis, de ver o vigor de todas aquelas figuras, os seus movimentos e as suas cores, uma pintura completamente ímpar no mundo e, no entanto, ilustrando uma história triste do nosso séc. XV... Depois de vários anos de estudo, posso finalmente tratar pelo nome todas aquelas personagens.

Vejo no painel da direita, um agora verdadeiro Infante D. Henrique com um ar decidido, mas, simultaneamente, de joelhos e com cabelo branco, numa representação marcada pelos remorsos do que fez ao seu irmão; um D. Fernando, Conde de Arraiolos, com um ar de pessoa sensata que, com o seu tio Infante D. João sempre se opuseram à aventura de Tânger (e talvez por isso ambos têm luvas brancas); e, lá atrás, um jovem Infante D. Fernando que nos deixa a imagem de estar algo desorientado com a situação em que se veio a encontrar, ele que sempre foi essencialmente um religioso.

Vejo a juventude dos nobres cavaleiros, sempre prontos a combater os mouros, unidos ao Infante como os nós de uma corda, e em que alguns acabaram por falecer de peste, mas com a alma e a glória salva por São Vicente. Vejo os dois frades que acompanharam toda a religiosidade do Infante durante o cativeiro, sendo um deles o primeiro mártir a falecer; de pé, segurando a tábua/leito do Infante, o físico Mestre Martinho que esteve com ele nas últimas horas, parecendo esconder a ascendência judia do seu pai, o grande Fernão Lopes. Vejo a prostração dos servidores na morte do Infante Santo, a quem sempre serviram e veneraram, tornando-se também eles em mártires.

Vejo um judeu que trouxe de Fez todas as notícias do Infante Santo para Portugal e o secretário do Infante, João Álvares, que escreveu essa história em Fez e depois a publicou em livro para a posteridade. Vejo ainda, o simbolismo da santidade atribuída ao Infante quer pela devoção às suas vísceras, quer pelos milagres realizados quando estava pendurado das muralhas dentro de um ataúde.

Finalmente, no Painel principal, vejo a cena simbólica da glorificação do Infante Santo, colocado de joelhos em primeiro plano, na presença das principais figuras da corte. Ladeando o Infante está o jovem Rei Afonso V, já de espada, indiciando o seu espírito guerreiro, acompanhado da sua futura e jovem esposa D. Isabel. Vejo a presença

⁴⁰ BRANCO, 2018.

simbólica da grande Duquesa da Borgonha que sempre apoiou o seu querido irmão Fernando e procurou torná-lo efectivamente em Santo. São Vicente ao centro sacraliza a cena, ou seja, glorifica a vitória conseguida pelo martírio, tornando D. Fernando em Infante Santo e, simultaneamente, armando-o simbolicamente cavaleiro. E, pairando, sobre tudo e todos, está o Regente da coroa e testamenteiro do Infante Santo, a figura ímpar do Infante D. Pedro.

Atrás das figuras principais estão os espectadores que observam o martírio do Infante e que, provavelmente, correspondem à lista dos seus acompanhantes descritos no seu testamento.

É notável que D. Pedro, depois de ter tido o corpo abandonado no terreiro do campo de Alfarrobeira, e de ter sido objecto de apagamento pela História Nacional, passados mais de cinco séculos, seja a grande figura que todos os portugueses contemplam quando, como eu, observam os Painéis, ou quando o vêem transfigurado no seu irmão Infante D. Henrique, representado em todo o mundo com o seu chapeirão.

Será que foi este o último grande milagre do Infante Santo?

A ENGENHARIA HIDROGRÁFICA EM PORTUGAL UMA PERSPETIVA HISTÓRICA

Comunicação apresentada pelo Académico
Miguel Bessa Pacheco, em 1 de fevereiro

Resumo

A Marinha Portuguesa tem tradições seculares no âmbito da hidrografia e da cartografia. Pode-se limitar temporalmente a hidrografia contemporânea ao início do século XIX. Particularmente, releva nesse século o início da formação de oficiais com o curso de engenheiro hidrógrafo e mais tarde, no século XX, a sistematização da realização de levantamentos hidrográficos e correspondente produção de cartografia náutica, pelas Missões e Brigadas Hidrográficas.

Nesta conferência serão elencados e descritos os fatores e as ações que levaram ao surgimento da engenharia hidrográfica na Marinha, a evolução da sua organização e os principais resultados obtidos pela ação dos hidrógrafos durante o século XX.

Destaca-se a criação de Missões e Brigadas Hidrográficas como os grandes instrumentos organizacionais responsáveis pela muito relevante produção de cartografia náutica tanto na área do continente e ilhas adjacentes como nos territórios ultramarinos.

Introdução

A história da atividade hidrográfica está, naturalmente, intimamente ligada à história da Marinha. Saber onde se está no mar, saber que rumo tomar e fazê-lo em segurança é a base do sucesso da navegação marítima. Quando o Infante se fez a águas desconhecidas, imediatamente tratou de garantir os registos necessários para poder repetir proezas e ir cada vez mais longe.

Passados alguns séculos, os requisitos cartográficos, hidrográficos e de domínio das ciências da Terra associadas ao meio marinho, associada à modernidade dos navios e das técnicas de navegar levaram ao surgimento da engenharia hidrográfica.

Com esta conferência visitam-se dois pilares fundamentais da hidrografia contemporânea nacional. Começa-se por abordar o nascimento da engenharia hidrográfica no século XIX seguindo-se a sistematização dos trabalhos hidrográficos no século XX com base nas Missões e Brigadas Hidrográficas.

Os primeiros trabalhos de triangulação geodésica nacional

No século XVIII, a França realizou uma série de trabalhos inovadores no âmbito da geodesia, com reflexos significativos não só para a ciência como para a produção cartográfica. Em 1784, também a Inglaterra decide realizar trabalhos de triangulação geodésica¹ ao nível local e depois nacional. Nessa altura, o representante diplomático nacional em Inglaterra era Luís Pinto de Sousa Balsemão, que posteriormente seria nomeado para exercer as funções de Ministro de Estado. É nessa qualidade que decide encarregar o Doutor Francisco António Ciera, lente catedrático do 3º ano da Academia Real da Marinha, da triangulação geral do Reino.

Para a concretização da triangulação, o Doutor Ciera contou com dois ajudantes, Carlos Frederico de Caula e Pedro Folque, ambos oficiais do Exército. Os trabalhos iniciaram-se em 1788, mas foram suspensos em 1803 devido a quezílias internas.

A clara atribuição de responsabilidades cartográficas à Marinha acontece no final do século XVIII. Em 1795, após 20 anos em funções, faleceu o Ministro da Marinha Melo e Castro. O cargo ficou vago durante 7 meses, tendo acumulado funções o então primeiro-ministro do Reino Luís Pinto de Sousa Coutinho. Nesta altura foi alterada a gestão de topo da Marinha. Foi criado o Conselho do Almirantado², que manteve centralizada, mas num órgão colegial, a administração e o comando militar da Marinha tendo, ainda, competências de tribunal régio³.

Em 1796, por alvará real foi publicado o regimento do Conselho do Almirantado⁴. Este Conselho, que era presidido pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar sucedeu, na função de comando militar da Armada, ao Capitão General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano, absorveu parte das competências do Inspetor-geral da Marinha e tinha como vogais quatro oficiais do Corpo da Marinha.

Nas atribuições do Conselho do Almirantado constantes no respetivo regimento constava a produção da cartografia náutica de interesse nacional:

“[O Conselho do Almirantado] Mandará tirar as cartas das costas do reino, e principiando da barra de Lisboa, se estenderá pela parte do Norte até Caminha, e pela parte do Sul até Cabo de Santa Maria, tirando ao mesmo tempo os planos das barras, bahias, e enseadas nas mesmas costas, notando nellas os ancoradouros, fundos, bancos,

¹ A triangulação geodésica de um país consiste na edificação de marcas físicas, designados marcos geodésicos, espalhadas pelo terreno e um conjunto de medições dos ângulos entre essas marcas obtendo-se, assim, pontos de controlo de coordenadas conhecidas e muito precisas. A partir destas marcas e suas coordenadas é possível realizar trabalhos de grande precisão no âmbito da cartografia e cadastro. Normalmente uma rede geodésica é implementada com várias ordens de grandeza. A rede de 1ª ordem é constituída por marcos geodésicos de grandes dimensões, distanciados cerca de 30 km entre si.

² Decreto de 25 de Abril de 1795, *Criando o Conselho do Almirantado*.

³ Decreto de 20 de junho de 1795, *Declarando o Conselho do Almirantado como Tribunal Régio*.

⁴ Alvará de 26 de Outubro de 1796, *Regimento para o Conselho do Almirantado*.

*escolhos, correntes, sua direcção, e força, travessias, estabelecimentos dos portos, de sorte, que pela sua exacção se pratique huma segura navegação. Para o methodo se seguirá o do Atlas Marítimo de Hespanha, feito pelo Brigadeiro D. Viscente Tofino, com o seu respetivo roteiro.”*⁵

Em 1798, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, então Ministro da Marinha e do Ultramar, teve a iniciativa de criar a *Sociedade Real, Marítima, Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares*. Esta organização passou a ser designada de forma abreviada como *Sociedade Real Marítima* (Leitão, 1970, p. 206). Internamente estava organizada em duas classes, a das cartas hidrográficas e a das cartas geográficas, militares e hidráulicas.

Em 1814, dá-se a morte do Doutor Ciera. Menos de uma semana depois do seu falecimento, foi determinado pelo governo a entrega, por seu irmão, de todos os registos dos trabalhos geodésicos no Real Arquivo Militar. Nada mais se fez neste âmbito até 1827.

Em 1827, num período de relativa acalmia política da sucessão, em que era regente a Infanta D. Maria II, o governo determina ao Brigadeiro Pedro Folque, *Inspector dos Telegraphos*, que inicie os trabalhos necessários ao estabelecimento de diversas linhas telegráficas. Determina ainda que, neste processo, se faça uma avaliação do estado das pirâmides existentes (marcos geodésicos) para o estabelecimento da triangulação geodésica nacional. Todavia, por razões operacionais, esta ordem não foi recebida por Pedro Folque. Uns meses mais tarde, Timotheo Lecussan Verdier, um industrial luso-francês sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa, escreveu ao Visconde de Santarém, na época Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino e em acumulação Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, para lhe dar conta da urgência e vantagens de se continuar o projeto da triangulação geodésica nacional, para posteriormente se fazer a carta geográfica de Portugal. Apesar de convencido dos méritos do projeto, o Visconde de Santarém saíria do governo 3 dias depois.

Em 1833, após as forças liberais terem tomado conta do governo, o 2º tenente da Armada Filipe Folque⁶ foi nomeado ajudante de seu pai, o Brigadeiro Pedro Folque, na Comissão de Inspetor dos Telégrafos e, particularmente, na compilação de trabalhos sobre a triangulação do Reino (Folque, 1843, pp. 13-14). Em 1834, já com a guerra civil terminada, o Brigadeiro Pedro Folque, então comandante interino do corpo de engenheiros do Exército, foi encarregue de terminar a triangulação geodésica do Reino⁷. Reiniciavam-se, assim, os trabalhos interrompidos em 1803.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Mais tarde Filipe Folque transitaria para o Exército.

⁷ *Ibidem*.

Os primeiros engenheiros hidrógrafos

Em 29 de dezembro de 1835, quatro oficiais de Marinha foram mandados apresentar-se a Pedro Folque para integrarem os trabalhos da Comissão encarregada da produção da carta geográfica de Portugal. Foram eles os 2º tenentes Francisco Maria Pereira da Silva, Caetano Maria Batalha, Bruno Nugent White e o Guarda Marinha Carlos Frederico Botelho de Vasconcelos⁸. Pouco depois, o 2º tenente Nugent White foi nomeado professor de língua inglesa na Companhia dos Guardas Marinhas, pelo que foi substituído pelo 2º tenente José Maria de Oliveira (Folque, 1848, pp. 95).

Pedro Folque verificou que estes oficiais não tinham os conhecimentos de base adequados para garantir trabalhos geodésicos, pelo que era necessário proporcionar-lhes um tempo de tirocínio. Na sequência das boas informações relativas ao tirocínio dos oficiais da Armada, foi decidido proporcionar-lhes formação avançada (*Ibidem*). Assim, em 1836, Filipe Folque, filho de Pedro Folque, na altura exercendo o cargo de Ajudante no Observatório da Marinha, foi designado para abrir um curso de geodesia para instrução dos referidos oficiais⁹. Entretanto, o 2º tenente José Maria Oliveira foi nomeado professor de língua francesa na Academia dos Guardas Marinhas, pelo que também teve de sair da Comissão dos trabalhos geodésicos, não tendo terminado o curso para o qual tinha sido nomeado.

Na realidade, o curso de geodesia foi frequentado por vários oficiais, da Armada e do Exército, designados para prestar serviço na Comissão dos Trabalhos Geodésicos. Filipe Folque teve a inteligência de definir um curriculum especial, com cadeiras relacionadas com a hidrografia para os alunos oficiais da Armada (*Ibidem*, p. 96). Este curso iria, mais tarde, passar a designar-se formalmente de engenharia hidrográfica. O currículo vocacionado para os trabalhos de terra, frequentado por oficiais do Exército, passaria a ter a designação formal de engenharia geográfica. Assim, em 1839, “graduaram-se” os primeiros hidrógrafos: 2º tenente Francisco Maria Pereira da Silva, 2º tenente Caetano Maria Batalha e o 2º tenente Graduado Carlos Frederico Botelho de Vasconcelos.

Todavia, o fim do curso teórico não completava a formação. Dois anos de prática foram instituídos para que os oficiais fossem hidrógrafos reconhecidos. Tal aconteceria com Pereira da Silva e Caetano Batalha que passam a ser reconhecidos na sua



Figura 1 - Francisco Maria Pereira da Silva

⁸ Portaria de 29 de dezembro de 1835, publicada no *Diário do Governo* nº 308 de 31 de dezembro de 1835.

⁹ Portaria de 15 de abril de 1836, *curso de geodesia*.

especialidade a partir de 6 de agosto de 1842. Botelho de Vasconcelos só no ano seguinte, em 5 de agosto de 1843, uma vez que resolveu estender a sua formação académica em mais 1 ano. A designação formal de engenheiro hidrógrafo só seria institucionalizada na orgânica da Marinha a partir de 1849¹⁰. Em 1852, dá-se nova formalização do estatuto de EH ao nível do registo pessoal.

Os primeiros trabalhos dos engenheiros hidrógrafos

Logo que terminaram o curso em 1839, foram os dois primeiros hidrógrafos encarregados de levantar as plantas das diversas matas nacionais, tendo começado pelo pinhal de Leiria (Silva e Batalha, 1843, p.249).



Figura 2 - Plano hidrográfico da barra do porto de Lisboa

Um dos trabalhos mais sonantes e relevantes deste grupo de oficiais engenheiros hidrógrafos foi, tal como indicado no regimento do Conselho do Almirantado de 1796 e determinado pela portaria em 1842¹¹, realizar os levantamentos hidrográficos e produzir o plano hidrográfico da barra e porto de Lisboa. Os levantamentos foram realizados em 1842, 1843 e 1847. O trabalho de gabinete terá terminado em 1850, todavia apenas a primeira folha foi impressa e tal só veio a acontecer em 1857 (figura 2).

¹⁰ O curso de engenheiro hidrógrafo será o segundo curso de engenharia mais antigo de Portugal, posterior ao de engenharia militar e provavelmente a par com o de engenharia geográfica.

¹¹ Portaria de 6 de agosto de 1842, *mandando rectificar o plano hidrográfico do porto de Lisboa*. Esta portaria refere-se ao plano hidrográfico do porto de Lisboa, realizado pelo Coronel Marino Miguel Franzini em 1811 (levantamento hidrográfico de 1805). Esta portaria apenas encarrega os 2º tenentes Pereira da Silva e Caetano Batalha de fazer os trabalhos, mas os registos incluem referências à participação do 2º tenente Botelho de Vasconcelos.

A documentação oficial parece indiciar que a motivação para a nomeação, em 1835, dos referidos oficiais da Armada para a Comissão de trabalhos geodésicos do Reino fosse uma necessidade de recursos humanos por parte de Pedro Folque. Todavia, Filipe Folque, nos seus escritos de 1848 para as *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, sugere que esta foi uma iniciativa da Marinha visando dotar o país das cartas náuticas necessárias à segurança da navegação e ao desenvolvimento do comércio marítimo. Tanto Pedro Folque como o seu filho e discípulo Filipe Folque focaram a sua atividade, e praticamente todos os seus escritos, na materialização da rede geodésica nacional, nos trabalhos topográficos e na produção da carta geográfica do Reino. Não se encontrou qualquer referência a interesses relacionados com a hidrografia e produção de cartografia náutica. Esta iniciativa da Marinha parece igualmente estar associada ao facto de na mesma altura, Filipe Folque ter sido convidado para assumir funções no observatório de Marinha e de lente na Academia dos Guardas Marinhas. Recorde-se que Filipe Folque fora, inicialmente, oficial da Armada tendo, em 1833, na altura com o posto de 2º tenente, passado para o Exército, onde seu pai era Brigadeiro. A conjugação destes factos sugere uma concertação de várias medidas e ações do Ministro da Marinha e Ultramar para realmente desenvolver a capacidade hidrográfica e cartográfica de interesse específico marítimo e não a uma necessidade de recrutamento de Pedro Folque para os trabalhos geodésicos do Reino, contrariamente ao que foi escrito na Portaria de nomeação destes oficiais.

A formação dos primeiros engenheiros hidrógrafos coincidiu com a nomeação, em 1838, do tenente-coronel Sacotto Galache para Diretor da Comissão dos Trabalhos Geodésicos do Reino, em substituição de Pedro Folque, na altura com 94 anos. Com esta nomeação, também o seu filho abandonou, em 1939, os trabalhos geodésicos, tendo igualmente dado por terminada a colaboração dos oficiais da Marinha nesta sua comissão. Assim, estes regressaram à Marinha, desligando-se dos trabalhos da comissão geodésica. Todavia, em 1843 os dois Folques voltam a ser nomeados responsáveis pelos trabalhos geodésicos do Reino. Pedro Folque viria a falecer em 1848, com 104 anos de idade, ficando o seu filho a dirigir os trabalhos.

Após a realização dos primeiros trabalhos hidrográficos entrava-se, então, num período de organização interna da Marinha para acolher a capacidade hidrográfica. Em 1849, por Portaria de 17 de janeiro, foi criada uma secção especial de engenheiros hidrógrafos no seio do Corpo da Armada. Nesta mesma portaria, o Ministro da Marinha encarregou Filipe Folque da direção geral dos trabalhos hidrográficos na Marinha e de propor uma organização para a secção de engenheiros hidrógrafos. A Comissão Hidrográfica então criada é considerada como sendo o primeiro serviço hidrográfico nacional, e não a anteriormente referida Sociedade Real Marítima. Antes de Portugal, apenas seis países tinham serviços hidrográficos, nomeadamente a França (1720), a Dinamarca (1784), a Inglaterra (1795), a Espanha (1800), os Estados Unidos da América (1807 e 1830) e a Rússia (1827) (Leitão, 1970, p.207).

Em 1850, após terem terminado os trabalhos hidrográficos no âmbito do plano hidrográfico da barra e porto de Lisboa, os três engenheiros hidrógrafos foram mandados apresentar-se a Filipe Folque, para servirem às suas ordens e ajudarem nos trabalhos geodésicos e cadastrais do Reino¹². Apesar de exercer funções no Observatório da Marinha e ter responsabilidades na organização da secção hidrográfica da Marinha (figura 3), Filipe Folque utilizava os engenheiros hidrógrafos da Marinha para trabalharem com ele na Comissão dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos da Carta Geral do Reino. Naturalmente Filipe Folque tinha uma relação muito especial com eles. Tinha sido responsável pelo seu curso, reconhecia os seus méritos e tinha amizade por eles (Folque, 1848, p. 58).

COMISSÃO HYDROGRAFICA.		
<i>Creada por Decreto de 17 Janeiro de 1849.</i>		
DIRECTOR.		
Conselheiro Filipe Folque, Ajud. do Observatorio, Ten. Cor. d'Eng.		17 Jan. 49.
OFFICIAES HYDROGRAFOS.		
1.º Ten. Francisco Maria Pereira da Silva.	6	Agt. 48.
Dito. Caetano Maria Batalha.		idem.
2.º Ten. Carlos Frederico Botelho de Vasconcellos.	5	Agt. 43.
ADDIDOS Á COMISSÃO.		
2.º Ten. João Eduardo d'Almeida e Albuquerque.	10	Abr. 49.
G. Mar. Emilio de Roure Auffdiener.	9	Abr. 50.

Figura 3 - Oficiais na Comissão Hidrográfica em 1850 (Lista Geral dos Oficiais e Empregados da Marinha e Ultramar, 1850, p. 33)

A edificação da organização hidrográfica na Marinha teve alguns desenvolvimentos em 1851. Nesse ano foi determinado que os engenheiros hidrógrafos constituiriam uma secção do Corpo da Armada e teriam até seis elementos¹³. Estes oficiais estariam afetos aos trabalhos hidrográficos, mas sempre que não tivessem atividades atribuídas, seriam destacados para realizar qualquer outro serviço de Marinha. Em 1853, Filipe Folque era intitulado Conselheiro¹⁴ Director da Secção Hidrográfica da Marinha e tinham terminado as obras de um depósito geodésico e hidrográfico, onde foi estabelecida uma oficina de gravura, litografia e desenho topográfico¹⁵. Foi neste depósito hidrográfico que foi desenhado e gravado o plano hidrográfico da barra e porto de Lisboa de 1857.

¹² Portaria de 5 de janeiro de 1850, Ordem da Armada nº 187 de 31 de janeiro de 1850.

¹³ Lei de 20 de março de 1851, criando no Corpo da Armada uma Secção de Engenheiros Hidrógrafos.

¹⁴ Filipe Folque tinha o estatuto de conselheiro do Rei.

¹⁵ Portaria de 30 de novembro de 1853, providenciando para que o Governo saiba o aproveitamento dos seis discípulos da Secção Hidrográfica da Marinha.

A organização dos serviços geodésicos e hidrográficos

Na segunda metade do século XIX assistiu-se a sucessivas alterações na organização dos serviços geodésicos, topográficos, cartográficos, hidrográficos e geológicos, transitando responsabilidades e pessoal especializado entre o Ministério do Reino, o Ministério da Guerra, o Ministério da Marinha e o Ministério das Obras Públicas. Todavia, até 1864, Filipe Folque manteve, na maior parte do tempo, a sua organização com um estatuto de direção geral externa às tutelas. Ou seja, administrativamente tinha ligações às tutelas, mas as suas atividades técnicas eram, de forma geral, executadas de forma independente.

A Direção dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos passou para a tutela do Ministério das Obras Públicas, aquando da sua criação, em 1852. Em 1854, a organização passou a denominar-se Direção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos e Cadastrais do Reino. Claramente, com o passar do tempo, Filipe Folque ia agregando à inicial triangulação geodésica os trabalhos topográficos, o cadastro, a cartografia e posteriormente a geologia.

Em 1856, foi acrescentada uma secção hidrográfica à organização liderada por Filipe Folque, dando lugar à criação da Direção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Corográficos e Hidrográficos do Reino debaixo do Ministério das Obras Públicas. Esta nova Direção-Geral era constituída por três secções, geodesia, corografia e hidrografia. Desta forma, Filipe Folque passou oficialmente a controlar os trabalhos hidrográficos e os engenheiros hidrógrafos, fora da ação da Marinha.

Na sequência de uma reforma curricular da Escola Politécnica de Lisboa, em 1862 foi regulamentado o curso de engenheiro hidrógrafo¹⁶. Os requisitos da formação incluíam o curso completo para oficiais da Armada e um curso suplementar de dois anos na Escola Politécnica. No primeiro ano frequentariam: a 3ª cadeira, mecânica; geometria descritiva; e química inorgânica. No segundo ano frequentariam: 4ª cadeira, astronomia; geodesia; 7ª cadeira, geologia e mineralogia. Fariam ainda topografia e respetivo desenho na escola do Exército.

Em 1864, é criada a Direção Geral dos Trabalhos Geográficos, Estatísticos e de Pesos e Medidas no Ministério das Obras Públicas. Esta unidade orgânica incluía o Instituto Geográfico, que não era mais do que a organização tutelada por Filipe Folque. Todavia, em 1868 o Instituto Geográfico é transferido para o Ministério da Guerra onde, com a fusão com o arquivo militar passava a designar-se Depósito Geral de Guerra. Logo no ano seguinte volta-se a transferir o que era representativo do Instituto Geográfico para o Ministério das Obras Públicas com a nova designação de Direção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos, Hidrográficos e Geológicos do Reino.

¹⁶ Portaria de 27 de maio de 1862, *regulando o curso de hidrografia de Marinha*.

Os faróis

Diversos engenheiros hidrógrafos da Marinha estiveram associados ao desenvolvimento do sistema de assinalamento marítimo nacional, particularmente, a farolagem e a balizagem.

Os primeiros faróis foram mandados edificar, em 1758, pela Junta do Comércio e focavam-se na barra do porto de Lisboa (Guia, Bugio e S. Julião), ilhas Berlengas, Porto e Viana do Castelo¹⁷. Em 1836, após a guerra civil da sucessão, o Ministério da Fazenda determinou a construção de um novo conjunto de faróis, nomeadamente o do cabo de S. Vicente¹⁸, Viana do Minho, cabo Mondego, Farilhão do Norte (Berlengas) e do cabo de Sta Maria¹⁹.

Com a criação do Ministério das Obras Públicas, em 1852, o serviço de faróis passou para a sua tutela, tal como os serviços geodésicos. Esta conjugação vai dinamizar bastante a edificação do sistema de farolagem do continente e um dos seus obreiros vai ser o engenheiro hidrógrafo Francisco Maria Pereira da Silva.

Em 1854, Pereira da Silva realiza um levantamento hidrográfico na barra no Porto, em que um dos objetivos foi determinar a melhor localização para a construção de um farol. Mais tarde, em 1856, o mesmo Pereira da Silva foi igualmente encarregue de fazer o levantamento hidrográfico do porto e barra da Figueira da Foz e determinar a melhor localização para aí instalar um farol.

Doze anos mais tarde, em 1864, Pereira da Silva é encarregue de uma comissão para estudar a transferência das competências dos faróis para o Ministério da Marinha, o que veio a acontecer no mesmo ano²⁰. No ano seguinte o Ministro da Marinha encarrega-o de inspecionar todos os faróis do continente, o que fez percorrendo toda a costa. Feito o ponto de situação, era altura de desenhar um projeto e propor o completamento do sistema de farolagem existente.

Em 1868, os faróis transitam novamente para o Ministério das Obras Públicas, tendo voltado à tutela da Marinha, em 1892. Repare-se que, em 1868, a ligação de Pereira da Silva ao sistema de assinalamento marítimo é muito relevante. Por um lado, pertencia à Comissão Hidrográfica da Marinha, por outro, servia no Instituto Geográfico no Ministério das Obras Públicas. Esta transição de tutela, em 1868, teve, com certeza, a sua influência. Seria mais prático construir novos faróis se a tutela destes estivesse no Ministério das Obras Públicas do que no da Marinha.

Em 1875, Francisco Maria Pereira da Silva, na qualidade de chefe da Secção Hidrográfica da comissão encarregada dos trabalhos geodésicos, editou uma carta dos faróis de

¹⁷ Lei de 1 de fevereiro de 1758, *a implementar medidas de dinamização da atividade marítima*.

¹⁸ Portaria de 20 de julho de 1836, *farol do cabo de S. Vicente*.

¹⁹ Decreto de 12 de dezembro de 1836, *faróis na costa de Portugal*.

²⁰ Lei de 20 de julho de 1864,

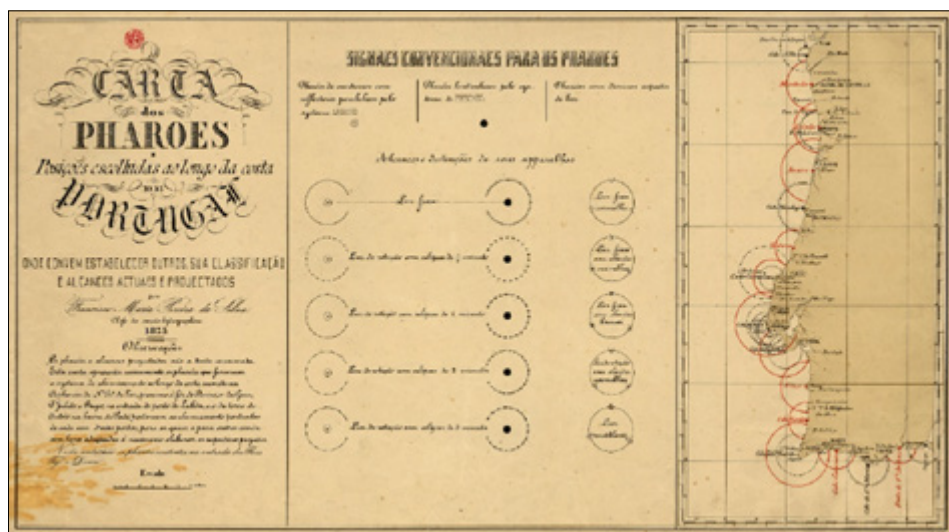


Figura 4 - Carta dos faróis do continente de 1875

Portugal (continente). A legenda desta carta tem uma indicação curiosa relativa aos faróis de N^a Sr^a da Luz (Douro), de Lisboa e Setúbal (Outão), dizendo que os seus alcances não estão representados porque estes pertencem ao alumiarmento particular dos respetivos portos. Estes faróis careciam de luzes adequadas e de um estudo para os respetivos projetos de assinalamento.

Mais tarde outros engenheiros hidrógrafos se destacaram pelo seu trabalho em prol do sistema de assinalamento marítimo nacional, nomeadamente Freire de Andrade, José Joaquim Xavier de Brito, Domingos Tasso de Figueiredo, Ernesto Júlio de Carvalho e Vasconcelos, e Júlio Zeferino Schultz Xavier.

O Corpo de Engenheiros Hidrógrafos

Em 1869, faz-se nova reorganização na hidrografia da Marinha²¹. Nesse ano foi criado o Corpo de Engenheiros Hidrógrafos, como sendo uma secção da classe dos oficiais da Armada. Este corpo podia ter até oito engenheiros hidrógrafos. Para se ser admitido neste Corpo era necessário ser oficial da Armada, com o posto de 1^o ou 2^o tenente, ter o curso completo de engenheiro hidrógrafo, ser sido considerado capaz por uma junta de saúde naval e ter praticado durante dois anos, com aproveitamento, trabalhos de hidrografia, trabalhos astronómicos, meteorológicos ou magnéticos nos observatórios nacionais.

²¹ Decreto de 24 de abril de 1869, modificando a organização da Secção Hidrográfica, e instituindo um corpo de engenheiros hidrógrafos.

Nesta data foi também ajustado o curriculum da formação em engenheiro hidrógrafo. Para além do curso da Escola Naval, os oficiais tinham de fazer um curso complementar com as seguintes disciplinas: mecânica; geometria descritiva; astronomia e geodesia; mineralogia e geologia; geodesia prática, topografia e desenho correspondente; rios e canais; curso desenvolvido de hidrografia; e língua alemã. Estas cadeiras eram tiradas na Escola Politécnica, na Escola do Exército e na Escola Naval. A habilitação em língua alemã fazia-se através de um exame num liceu nacional.

Eram colocados adidos ao quadro de engenheiros hidrógrafos os oficiais já formados, mas ainda a fazer o tirocínio de hidrografia, e os oficiais de Marinha que, não sendo engenheiros hidrógrafos, estivessem empregados em comissões vitalícias nos observatórios astronómicos, meteorológicos e magnéticos²². Este foi o caso, por exemplo, do vice-almirante João Carlos de Brito Capelo, por vezes referenciado como sendo engenheiro hidrógrafo. Na realidade, este oficial não era engenheiro hidrógrafo, mas esteve adido ao quadro pelo seu prolongado serviço no observatório de Lisboa.

Em 1869, o comando do Corpo de Engenheiros Hidrógrafos foi confiado ao diretor do Depósito Geral da Guerra, debaixo da inspeção e ordem imediata do Ministério da Marinha²³.

CORPO DE ENGENHEIROS HYDROGRAPHOS		
(Decreto com força de lei de 4 de abril de 1869)		
Cons. Francisco Maria Pereira da Silva, capitão de mar e guerra.....	} 13 maio 69	
Caetano Maria Batalha, capitão de mar e guerra		
D. Carlos Frederico Botelho de Vasconcellos, capitão de mar e guerra.		
Antonio Maria dos Reis, capitão de fragata		
Bento Maria Freire de Andrade, capitão de fragata		
Frederico Augusto Oom, capitão tenente.....		
Cesar Augusto de Campos Rodrigues, primeiro tenente.....		

Figura 5 - Extrato da lista de oficiais do Corpo de Engenheiros Hidrógrafos em 1877

(Lista da Armada referida a 31 de dezembro de 1876, p. 13)

Em 1870, verifica-se um ato administrativo que mostra o distanciamento que os engenheiros hidrógrafos tinham da Marinha face ao seu enquadramento no Ministério das Obras Públicas. O governo mandou transferir as verbas correspondentes aos soldos dos engenheiros hidrógrafos previstos no orçamento da Marinha para o orçamento da Obras Públicas²⁴.

²² Decreto de 9 de junho de 1869, *regulamento do Corpo dos Engenheiros Hidrógrafos*.

²³ Decreto de 24 de abril de 1869, *modificando a organização da secção hydrographica, e instituindo um corpo de engenheiros hydrographos*.

²⁴ Decreto de 8 de fevereiro de 1870, *passando do Ministério da Marinha para o das Obras Públicas a verba destinada ao pagamento dos engenheiros hidrógrafos*.

Filipe Folque falece em 1874. O então capitão-de-mar-e-guerra EH Francisco Maria Pereira da Silva assume interinamente a Direção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos, Hidrográficos e Geológicos do Reino. A partir de 19 de julho de 1876 exerce estas funções já com nomeação definitiva, mas em 1879 acaba por ser exonerado na sequência de uma sindicância.

Em 1879, é feita uma reedição do plano hidrográfico da barra e porto de Lisboa, com retificações na margem sul. Este plano contém três conjuntos de linhas batimétricas. As linhas marcadas a preto têm origem no levantamento hidrográfico de 1805 de Franzini²⁵. As linhas marcadas a azul correspondem aos levantamentos hidrográficos de 1843 e a encarnado aos de 1879.



Figura 6 - Plano hidrográfico da barra e porto de Lisboa de 1857 retificado por novos levantamentos hidrográficos em 1879

A Comissão de Cartografia

Em 1876 foi criada, na direta dependência do Ministro da Marinha e Ultramar a Comissão Central Permanente de Geografia²⁶. O objetivo desta comissão era o de coligir, ordenar e aproveitar todos os documentos que pudessem esclarecer a geografia, a história etnológica, a arqueologia, a antropologia e as ciências naturais em relação ao território português e especialmente às províncias ultramarinas.

²⁵ Marino Miguel Franzini foi oficial na Brigada Real de Marinha tendo, temporariamente, sido transferido para o Corpo de Engenheiros do Exército. Era Major do Exército na altura de edição da carta hidrográfica de Portugal em 1811. Terminou a sua carreira militar com o posto de Brigadeiro, da Brigada Real de Marinha.

²⁶ Decreto de 17 de fevereiro de 1876, *criando uma comissão permanente de geografia, arqueologia, antropologia e história etnológica no Ministério da Marinha*.

As explorações africanas tinham ganho uma grande dinâmica em 1840 e vários países mostravam intenções de assumir a colonização de várias regiões. Estava-se a caminho da famosa conferência de Berlim de 1884-85. O paradigma da reclamação do domínio era o do conhecimento e ocupação efetiva. Daí terem surgido diversas sociedades de geografia em países europeus, incluindo em Portugal. A sociedade de Geografia de Lisboa foi criada em finais de 1875. Em 1880 a Comissão de Geografia do Ministério da Marinha e Ultramar passou a incluir vários membros da Sociedade de Geografia de Lisboa, estreitando esforços num objetivo comum.

A centralização das atividades hidrográficas na Marinha

Em 1890 foi realizada uma reorganização dos quadros de pessoal da Armada²⁷. Foi criado um quadro de engenheiros hidrógrafos, completamente separado dos quadros de oficiais da Marinha militar. Este quadro previa a existência de nove engenheiros hidrógrafos: um EH inspetor, com a graduação de capitão-de-mar-e-guerra; dois EH chefes, com a graduação de capitão-de-fragata; dois EH subchefes, com a graduação de capitães-tenentes; e quatro EH com a graduação de primeiros-tenentes. Os engenheiros hidrógrafos seriam empregues na direção e serviço de hidrografia no Ministério da Marinha, na secção hidrográfica da direção geral dos trabalhos geodésicos, nas comissões do serviço hidráulico no Ministério da Marinha e em comissões científicas próprias da sua especialização. Apesar da separação da Marinha militar, os oficiais engenheiros hidrógrafos podiam comandar navios que fossem exclusivamente utilizados no serviço hidrográfico.

Em 1892 foi realizada uma das mais profundas reestruturações da Marinha militar²⁸. Esta reestruturação teve por base um estudo realizado por uma comissão composta pelos vice-almirante Andrade Pinto, capitães-de-mar-e-guerra José Alemão e Rodrigues Bastos, capitão-de-fragata Hermenegildo Capelo, engenheiros navais Conde de Linhares e Júlio César de Vasconcelos Correia, o primeiro-tenente Almeida d'Eça e o capitão-de-fragata Francisco Joaquim Ferreira do Amaral como relator. Ferreira do Amaral exercia o cargo de Ministro da Marinha na altura desta reestruturação, pelo que a sua participação no estudo facilitou a dinâmica de transformação organizativa que se verificou.

O comando da Marinha voltou a ser exercido pelo Conselho do Almirantado, um órgão colegial, em que o presidente era o Ministro. Os restantes membros eram dois vice-almirantes e um capitão-de-mar-e-guerra como secretário. Na dependência do Conselho do Almirantado foi criada uma secretaria cuja 6ª repartição era a de hidrografia. Para aprovação dos assuntos relacionados com a hidrografia, o Conselho do Almirantado incluía o engenheiro hidrógrafo inspetor que também tinha direito a voto.

²⁷ Decreto de 31 de março de 1890, *aprovando o plano de organização dos quadros da corporação da Armada*.

²⁸ Decreto de 14 de agosto de 1892, *reorganizando os serviços da Armada*.

Com a nova organização, deixou de haver uma repartição de hidrografia na Direcção dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos e Hidrográficos do Ministério das Obras Públicas. Também com esta reestruturação, os faróis também passaram para a tutela da Marinha. A repartição de hidrografia tinha três secções: hidrografia, navegação e faróis; todas elas dirigidas por engenheiros hidrógrafos.

Esta reestruturação manteve o quadro dos engenheiros hidrógrafos à parte dos restantes oficiais de Marinha. Todavia, três anos mais tarde este corpo foi extinto, tendo os seus elementos sido integrados no quadro dos oficiais de Marinha²⁹. Um dos grandes problemas da existência de um quadro próprio para os engenheiros hidrógrafos era a sua renovação. Os almirantes engenheiros hidrógrafos, em vez de serem desligados da sua especialidade após a promoção a oficial general, mantinham-se no quadro. Aquando da sua extinção, 3 dos 8 oficiais engenheiros hidrógrafos eram contra-almirantes.

Na sequência do decreto de extinção do quadro de engenheiros hidrógrafos, a distinção formal para os oficiais com o curso consistia na colocação da denominação “hidrógrafo” proposto à patente. Também no que se refere às atividades a realizar no âmbito do serviço de hidrografia é referido pela primeira vez a designação de “missão hidrográfica”. Esta designação vai-se manter durante muitos anos e vai ser usada, a partir de 1912, para referir uma organização específica no âmbito da hidrografia.



Figura 7 - Distintivo de especialização em Hidrografia (habilitação com o curso de engenheiro hidrógrafo)

A denominação de engenheiro hidrógrafo associado aos oficiais especializados em hidrografia viria a ser recuperada em 1917³⁰. Em 1930 foram criados distintivos de especialização para além dos já existentes (aviadores e submarinistas), incluindo o de hidrografia³¹. A figura 7 mostra o símbolo de especialização em hidrografia (habilitação com o curso de engenheiro hidrógrafo) criado em 1930. Este distintivo, embora mantendo as mesmas linhas gerais, iria ser redesenhado em 1960³².

A explicação para a reintegração dos engenheiros hidrógrafos no quadro dos oficiais de Marinha está certamente relacionada com o fim das funções, a partir de 1892, destes oficiais no Ministério das Obras Públicas e com o facto de que muitos levantamentos hidrográficos no âmbito da Marinha não serem realizados sob a supervisão de

²⁹ Decreto de 1 de fevereiro de 1895, *dissolvendo o corpo de engenheiros hidrógrafos*.

³⁰ Lei nº790 de 27 de agosto de 1917.

³¹ Decreto nº18042 de 9 de janeiro de 1930.

³² Decreto nº42862 de 25 de fevereiro de 1960.

um engenheiro hidrógrafo. Apesar de estar prevista uma escala de comissões no ultramar para os engenheiros hidrógrafos, na realidade praticamente nenhum foi destacado nesta qualidade. Eram os oficiais de Marinha a bordo dos navios no ultramar que faziam os levantamentos hidrográficos e os planos dos portos. Esta capacidade básica dos oficiais da Armada estava intimamente associada à estreita ligação que sempre houve entre as escolas de formação de oficiais de Marinha, contemplando cadeiras de hidrografia, e os engenheiros hidrógrafos, que as ministravam. Ainda, a hidrografia e a segurança da navegação estão intimamente ligadas, pelo que todos os oficiais de Marinha tinham, necessariamente, de ter formação básica em hidrografia.

A Hidrografia no século XX

Em 1901, a promoção dos Guardas-Marinhas³³ a 2º tenente passou a depender da realização de uma prova de hidrografia³⁴. Esta prova constava de um levantamento hidrográfico de uma parte da costa. Os trabalhos assim realizados foram aproveitados para produzir diversos planos hidrográficos de portos e zonas costeiras, e criar uma escola de hidrografia entre os oficiais de Marinha. Os engenheiros hidrógrafos Hugo Lacerda e Wills de Araújo e o 1º tenente Victor Hugo de Azevedo Coutinho³⁵ foram lentes de hidrografia na Escola Naval neste período e, particularmente, Hugo Lacerda viria a ter um papel fundamental no processo de cobertura hidrográfica e cartográfica sistemática da costa de Portugal (continental).

Em termos de instrumentos e técnicas, no início do século XX, a medição de ângulos nos trabalhos de topografia e hidrografia eram realizados com recurso teodolitos, sextantes, clisímetros, eclímetros, bússolas, círculos de alinhamento, círculos geodésicos e grafómetros pantómetro. Para a medição de profundidades utilizavam-se técnicas diretas e indiretas. Em profundidades menores que quatro metros utilizava-se a vara de sondas, até aos 50 metros usavam-se prumos de mão. Até aos 500 metros de profundidade usava-se a sondareza com peso de chumbo. Para fundos maiores que 500 metros usava-se fio metálico.

Tanto as varas de sondas como os prumos tinham cavidades na base que se enchiam de sebo e em contacto com o fundo traziam agarrados sedimentos. Desta forma, era possível caracterizar geologicamente a camada superficial do fundo (areia, cascalho, lodo ou rocha).

³³ Atente-se que Guarda-Marinha era um posto de aluno do curso de Marinha. O posto de 2º tenente era o primeiro da carreira como oficial.

³⁴ Portaria de 25 de janeiro de 1901, *aprovando e mandando pôr em vigor os Preceitos Regulamentares para execução dos trabalhos hidrográficos que os guardas-marinhas têm de fazer, para serem promovidos a segundos-tenentes*.

³⁵ Apesar de várias referências identificarem Azevedo Coutinho como engenheiro hidrógrafo, na realidade este oficial, apesar de ter dedicado vários anos da sua carreira à hidrografia, nunca tirou o referido curso.

A medição indireta da profundidade era realizada com, por exemplo, prumos de pressão. Este tipo de prumos baseava-se no facto de a maiores profundidades a pressão ser maior e conseguir forçar maior entrada de água num reservatório com boca invertida. Arriando este prumo até ao fundo e verificando a quantidade de água no reservatório, conseguia-se obter um valor aproximado da profundidade interpolando entre marcas calibradas. Os métodos indiretos tinham a vantagem sobre os diretos pelo facto das suas medições não serem afetadas pela inclinação do cabo usado para arriar o equipamento.

Para a observação das marés usavam-se escalas, sendo os registos realizados manualmente por observação direta do nível da água na escala. Em zonas com maresia e alguma agitação marítima usavam-se escalas protegidas por um tubo, que filtrava as pequenas variações locais provocadas pelo vento.

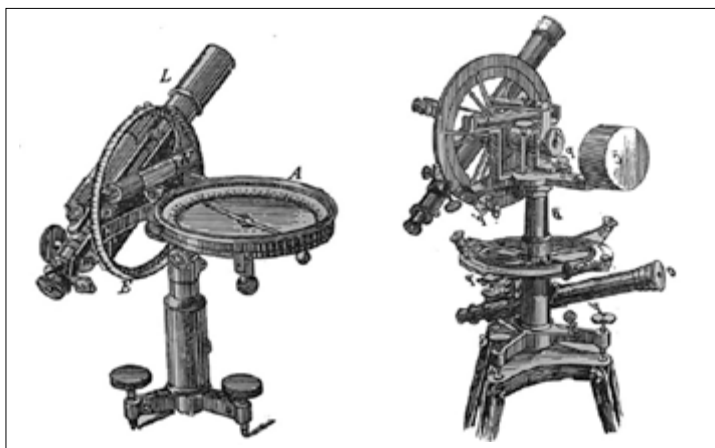


Figura 8 - Bussola de luneta excêntrica e teodolito de Gambey (Coutinho, 1906)

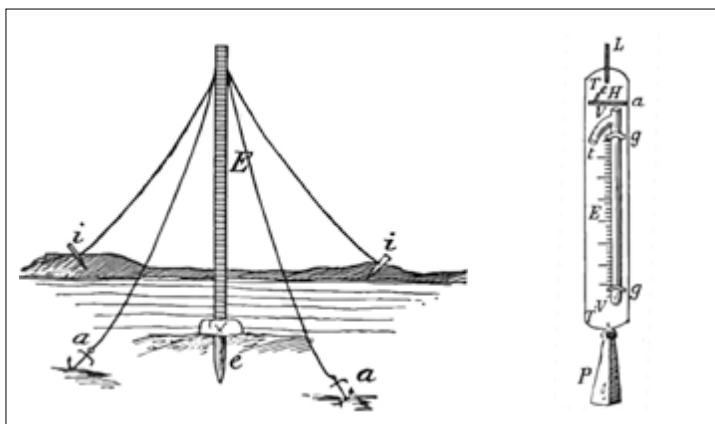


Figura 9 - Escala de marés e prumo de pressão (Coutinho, 1906)

A descrição das técnicas e instrumentos usados foi realizado por Hugo de Lacerda que reproduziu, nos *Anais do Clube Militar Naval*, parte do relatório dos levantamentos hidrográficos realizados por Aspirantes da Escola Naval nos anos de 1901 e 1902. O navio usado foi o vapor *Bérrio*. Foram constituídas duas turmas, com cerca de dez alunos cada, que trabalhavam a bordo, em períodos distintos, de cerca de uma semana. Os trabalhos realizados eram do âmbito geodésico, topográfico e hidrográfico. Para os levantamentos hidrográficos eram realizadas observações de marés, para redução da sondagem ao zero hidrográfico. O posicionamento era feito por medição de ângulos horizontais (sextante) e distâncias com estadia. A profundidade era medida com fio de prumo metálico com pesos perdidos (grelhas inúteis de bordo). Estes trabalhos serviam igualmente para compilar informação para roteiros, pelo que se usavam máquinas fotográficas para se obterem as vistas panorâmicas da costa e portos.

Em 1907 foi realizada uma reorganização do Ministério da Marinha e Ultramar³⁶. A Secretaria de Estado propriamente dita tinha quatro divisões: a repartição do Gabinete, a Majoria General da Armada, a Direção Geral da Marinha e a Administração dos Serviços Fabris. A Majoria General da Armada foi organizada em três repartições,



Figura 10 - Plano hidrográfico da baía de Sines, produzido por aspirantes da Escola Naval (Loureiro, 1909, estampa III)

³⁶ Decreto de 11 de abril de 1907, *reorganizando a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar*.

sendo a terceira a dos assuntos de hidrografia e navegação. A Direção Geral da Marinha foi organizada em seis repartições, sendo a terceira relativa aos assuntos dos faróis (leia-se assinalamento marítimo em geral). A liderança da repartição de hidrografia e dos faróis estaria a cargo de um oficial hidrógrafo (leia-se com o curso de engenheiro hidrógrafo) ou a um oficial com grande experiência em atividades hidrográficas.

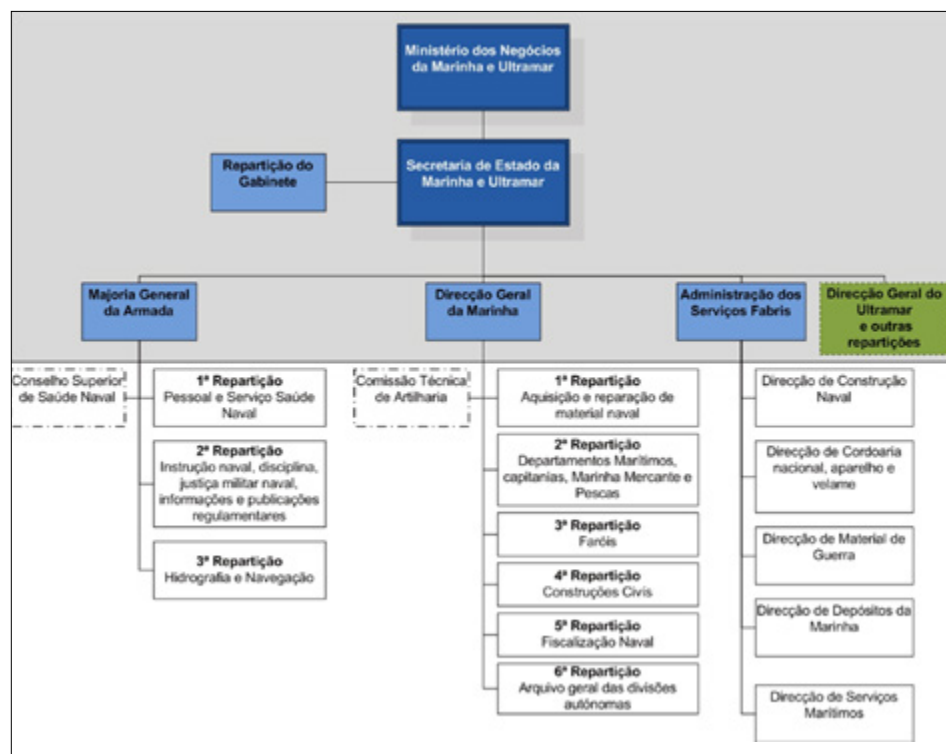


Figura 11 - Organização do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar em 1907

O estudo para dinamizar a capacidade hidrográfica

Até 1910, a hidrografia da costa portuguesa era realizada por um conjunto diverso de entidades, nomeadamente: a Comissão Geodésica, os Serviços Hidráulicos do Ministério das Obras Públicas, os tirocínios dos alunos da Escola Naval, a Direção das Pescarias, os Serviços do Estado-Maior do Exército, as Capitania dos Portos, os Pilotos dos Portos, etc. Com esta disparidade de autores, não havia continuidade nem uniformidade nos trabalhos. Resolviam-se problemas de forma avulsa.

Em 17 de novembro de 1910, o EH Hugo de Lacerda foi encarregue, pelo governo provisório, de realizar um estudo sobre o estado da cartografia náutica da costa de Portugal e ilhas adjacentes, e de propor uma solução para a execução dos trabalhos necessários

realizar³⁷. Em 1911 este oficial publicou o relatório que então produziu: *Subsídios para a constituição de uma Missão Hidrográfica nas Costas de Portugal e ilhas adjacentes* (Lacerda, 1911). Neste estudo, Hugo Lacerda começa por enunciar todos os trabalhos hidrográficos, cartográficos, oceanográficos (marés, correntes e oceanografia física), meteorológicos e magnéticos realizados desde meados do século XIX, pelos diversos serviços e ministérios. Ainda no capítulo da caracterização da situação hidrográfica, Hugo Lacerda lista a bibliografia de referência, nacional e internacional, para a realização de trabalhos hidrográficos, o contributo das capitánias (identificam problemas dos planos com muitos anos e informam que a segurança das barras é garantida por levantamentos expeditos dos pilotos). São ainda identificados os navios que podem ser usados no serviço hidrográfico, essencialmente canhoneiras e o iate *Amélia*, o material existente para a realização de trabalhos hidrográficos e oceanográficos, os orçamentos para a atividade hidrográfica, os regulamentos e organização da hidrografia em Portugal. Neste último âmbito fica clara a sinergia criada entre a Escola Naval e o serviço hidrográfico da Marinha, em que os estágios dos aspirantes incluíam uma campanha hidrográfica ao largo da costa de Portugal, e cujos resultados eram aproveitados para a compilação da carta hidrográfica nacional. Esta fase de diagnóstico termina com referências aos trabalhos hidrográficos realizados nas colónias. Aqui destaca-se o incentivo dado pela criação da Comissão de Cartografia e os trabalhos dos Guardas-Marinhas, que para serem promovidos a 2º tenentes tinham obrigatoriamente de fazer estudos e levantamentos hidrográficos.



Figura 12 - Almirante Hugo Lacerda

Feito o diagnóstico, Hugo Lacerda avança com a sua proposta para a ação hidrográfica em Portugal e nas ilhas adjacentes (Açores e Madeira). Começa por enunciar os principais objetivos da realização de uma carta hidrográfica nacional: apoiar as atividades de pesca, e ao nível portuário, garantir a segurança da navegação. Discursa sobre a organização ideal dos assuntos hidrográficos e seus tópicos relacionados. Defende a existência de pelo menos um navio de uso exclusivo para o serviço hidrográfico, a existência de um corpo de engenheiros hidrógrafos (e não um quadro como anteriormente) e uma reestruturação do curso de especialização.

Para completar os levantamentos hidrográficos e produzir a respetiva cartografia da costa de Portugal, Hugo Lacerda defendia a constituição de uma missão hidrográfica (MH),

³⁷ Decreto publicado no Diário do Governo nº17, de 21 de janeiro de 1911.

baseada num navio para uso exclusivo da hidrografia. O comandante do navio deveria ser engenheiro hidrógrafo e ser o chefe da MH. Hugo Lacerda discute a possibilidade de ser usado o iate *Amélia* para o efeito. Face aos requisitos operacionais, o seu único inconveniente era ter um calado ligeiramente superior ao desejado, sendo ainda necessário retirar do navio todo o material luxoso e irrelevante. Tendo sido um iate Real, o navio teria um conjunto de apetrechos, mobiliário, etc, que não seriam úteis ao serviço hidrográfico e ocupariam espaços necessários para a adaptação à atividade hidrográfica e cartográfica. Numa primeira análise Hugo Lacerda estimava que os trabalhos não deveriam durar menos de cinco anos, todavia eles haviam de durar vinte e quatro.

As Missões e as Brigadas Hidrográficas

Até 1910, principalmente durante o século XIX, a organização do Estado foi sofrendo variantes, mas os assuntos da Marinha e do Ultramar estiveram quase sempre debaixo da mesma Secretaria de Estado/Ministério. Após a implantação da República, em 5 de outubro de 1910 a Presidência do Governo Provisório da República decretou novas designações para os diversos Ministérios. Assim, o Ministério da Marinha e Ultramar passou a designar-se por Ministério da Marinha e Colónias. Em 1911³⁸, por decreto da Assembleia Nacional Constituinte, este Ministério foi desdobrado em dois: Ministério da Marinha e Ministério das Colónias.

Este desdobramento resultou, igualmente, numa divisão de competências cartográficas entre os novos Ministérios. Ao Ministério da Marinha coube a responsabilidade de realizar a cartografia náutica da metrópole e ilhas adjacentes (Açores e Madeira), enquanto ao Ministério das Colónias coube a responsabilidade de realizar a cartografia (incluindo a náutica) das colónias ou territórios ultramarinos.

A operacionalização destas competências teve de ser realizada com alguma imaginação uma vez que o Ministério das Colónias não tinha navios, nem Portugal tinha disponibilidade financeira para duplicar uma capacidade que até à data era assegurada pela Marinha.

Assim, na sequência do estudo elaborado pelo EH Hugo Lacerda foram criadas estruturas de missão específicas para a realização de levantamentos hidrográficos e produção de cartografia náutica nacional, as Missões Hidrográficas, constituídas por meios e pessoal da Marinha. Apenas a impressão final dos exemplares era assegurada pela Direção responsável pela hidrografia no seio da Marinha.

As Missões Hidrográficas podiam constituir temporariamente subunidades orgânicas designadas por brigadas. Diversas MH constituíram brigadas de mar, brigadas de terra, brigadas de portos ou estudo de portos, brigadas de levantamento de portos ou

³⁸ Diário do Governo nº 197 de 24 de agosto de 1911.

brigadas fotogramétricas aéreas. Estas últimas, naturalmente, eram baseadas na capacidade aérea existente em cada região.

Em complemento às MH, por razões da dimensão dos espaços geográficos ou para garantir a atualização da hidrografia costeira, foram igualmente criadas Brigadas Hidrográficas Independentes e mais tarde apenas Brigadas Hidrográficas (subordinadas).

Missão Hidrográfica da Costa de Portugal

Assim, em 1912, foi criada a Missão Hidrográfica da Costa de Portugal³⁹. Em dezembro do mesmo ano foi atribuído o aviso *5 de Outubro* (ex-iate *Amélia*, o quarto) a esta MH e em inícios de 1913 o capitão-de-fragata EH Hugo Lacerda foi nomeado comandante do navio e da respetiva Missão.



Figura 13 - *NH Cinco de Outubro* (ex-iate *Amélia*)

Entre 1912 e 1936, a MH da Costa de Portugal realizou sete grandes campanhas hidrográficas (1913, 1914, 1915, 1923, 1924, 1927 e 1928). A estas acrescem diversos levantamentos hidrográficos portuários.

A MH da Costa de Portugal foi extinta em 1936. Os trabalhos de levantamentos hidrográficos terminaram em 1932, dedicando-se posteriormente a MH a traduzir os dados adquiridos em cartografia náutica.

Foram chefes da MH da Costa de Portugal os CFR EH Lacerda de Carvalho, CFR Almeida Carvalho, CTEN Augusto Fernandes Lopes e o 1TEN Américo Deus Rodrigues Thomaz.

³⁹ Portaria de 18 de dezembro de 1912, mandando preparar o aviso *5 de Outubro* para o serviço de rectificação dos planos hidrográficos da costa marítima de Portugal.



Figura 14 - Carta náutica da costa sul de Portugal de 1924

Durante o século XX foram, então, criadas diversas Missões Hidrográficas, todas praticamente nos mesmos moldes da estruturada para a Costa de Portugal, nos diversos espaços geográficos de interesse nacional, particularmente nas colónias. As Missões Hidrográficas das colónias, apesar de constituídas por meios e pessoal da Marinha, estavam subordinadas ao Ministério das Colónias (posteriormente designado por Ministério do Ultramar). Esta tutela díspar para os assuntos da hidrografia baseada nas áreas geográficas foi gerando, ao longo dos tempos, algumas disfuncionalidades. Estas disfuncionalidades da ação da Marinha terão sido ainda catalisadas pela criação, em 1912, de uma Marinha Colonial⁴⁰, subordinada ao Ministério das Colónias⁴¹. Esta Marinha Colonial era independente da Marinha de Guerra (meios e pessoal requisitados e recrutados à Armada) e tratava essencialmente de matérias relacionadas com a autoridade marítima nas colónias. Os assuntos de Defesa Naval nas Colónias mantinham-se sob a Marinha de Guerra.

MH das Ilhas Adjacentes

Na mesma data em que foi extinta a MH da Costa de Portugal (1936) foi criada a Missão Hidrográfica para as Ilhas Adjacentes⁴², com base no mesmo navio, pessoal e material. Todavia, nesta altura foi decidido que esta Missão Hidrográfica não ficaria autónoma como a da Costa de Portugal, tendo ficado subordinada à Direção de Hidrografia, Navegação e Meteorologia Náutica que por sua vez dependia da Direção Geral da Marinha⁴³.

⁴⁰ A Marinha Colonial foi extinta em 1926.

⁴¹ Lei de 10 de julho - Diário do Governo nº 196/1912.

⁴² Decreto-Lei 26754 de 8 de julho de 1936.

⁴³ Em 1935 o Ministério da Marinha estava organizado em dois ramos: naval e marítimo. O Ramo Naval era encabeçado pela Majoria General da Armada e o ramo marítimo pela Direção Geral da Marinha.

Os trabalhos iniciaram-se pelo arquipélago da Madeira (1936-1938), tendo depois sido cobertos os Açores. Os trabalhos nos Açores não eram realizados ilha a ilha. Os processos base eram realizados em todas as ilhas durante as várias campanhas, até se poderem fazer os respetivos levantamentos hidrográficos.

Em termos de equipamentos e sistemas de sondagem, verificava-se a utilização, para além dos tradicionais prumos e máquinas de prumar, de cargas explosivas e microfones instalados no casco do navio, para determinação da profundidade em alguns locais. Este conceito iria dar origem, uns anos mais tarde, ao sondador acústico de feixe simples.

Como referido, o primeiro navio atribuído a esta MH foi o *NH Cinco de Outubro*. Todavia, as limitações estruturais de bordo⁴⁴ e o estado avançado de degradação do navio, principalmente ao nível do casco e caldeiras, ditaram que apenas realizasse a campanha de 1936, tendo sido abatido ao efetivo em 1938. De 1937 a 1941 foi atribuída à MH das Ilhas Adjacentes o *NH Carvalho Araújo I*. De 1941 a 1946 (até julho) esteve atribuído o *NH D. João de Castro*⁴⁵. Este foi o primeiro navio construído em Portugal com a finalidade de ser utilizado para o serviço hidrográfico. Em 1941, durante os levantamentos realizados nos Açores com este navio, foi detetada uma estrutura submarina entre a ilha de S. Miguel e a Terceira, cuja sonda mínima era de 14 metros. O navio deu o seu nome a este banco – D. João de Castro. De 1950 até 1959 serviu ainda nesta MH o *NH Almeida Carvalho*.

Foram chefes da MH das Ilhas Adjacentes os 1TEN EH Gabriel António Prior, 1TEN EH Albano Rodrigues de Oliveira, 1TEN José Augusto Pereira Parreira, CTEN Augusto V. Botelho de Sousa, CTEN José Pimenta Camões Godinho e CTEN Nuno Ximenes Teixeira de Aragão.



Figura 15 - *NH Comandante Almeida Carvalho*

⁴⁴ O navio não tinha frigoríficas. A sua utilização no continente não era problemática devido à existência de vários portos ao longo da costa. Na Madeira, o navio era obrigado a ir reabastecer géneros com frequência ao único porto abrigado da ilha, o Funchal, perdendo muito tempo em trânsitos logísticos.

⁴⁵ Neste período o navio teve uma paragem longa de quase 3 anos face a um litígio entre o Arsenal do Alfeite e a empresa construtora das máquinas principais.

A MH das Ilhas Adjacentes foi extinta em 1961⁴⁶ para dar lugar a uma nova MH que cobriria a região do continente, Açores e Madeira.

Brigada Hidrográfica Independente

Por volta da altura em que foi extinta a MH da Costa de Portugal terá sido criada a BH Independente (da costa de Portugal), cuja missão era terminar a realização do roteiro da costa de Portugal e garantir a atualização da hidrografia e cartografia realizada pela referida MH.

Para a realização dos seus trabalhos a BH Independente utilizou a canhoneira *Zaire*, o *NH Ibo*, o *NH Salvador Correia* e o *NH João de Lisboa*.

A BH Independente seria extinta em 1959⁴⁷. Foram seu chefe os 1TEN José Emílio Henrique de Brito, 1TEN João de Arantes e Oliveira, 1TEN José E.S. Pinto Pereira e o 1TEN José Cabido de Ataíde.



Figura 16 - *NH Ibo*



Figura 17 - *NH Salvador Correia (o segundo)*

⁴⁶ Decreto nº 44070 de 4 de dezembro de 1961.

⁴⁷ Decreto nº 42342 de 22 de junho de 1959.

Brigada Hidrográfica do Continente

Em 1959 foi criada a BH do Continente em substituição da BH Independente⁴⁸. Foi-lhe atribuído o *NH João de Lisboa*.

Esta missão foi extinta dois anos⁴⁹ depois, na sequência da criação do Instituto Hidrográfico e de uma reestruturação da organização hidrográfica nacional. Neste curto período o seu chefe foi o CTEN J. Cabido de Ataíde.

Missão Hidrográfica do Continente e Ilhas Adjacentes

Em 1961 foi criada a MH do Continente e Ilhas Adjacentes⁵⁰ em substituição da BH do Continente. Esta MH seria extinta em 1967⁵¹ para dar lugar à MH nº 1. O seu chefe em todo o seu período de existência foi o CTEN J. Cabido de Ataíde, tendo atribuído o *NH João de Lisboa*.



Figura 18 - *NH João de Lisboa*

Missão Hidrográfica nº 1 (MH1)

Em 1967 foi criada a MH1 em substituição da anterior MH do Continente e Ilhas Adjacentes. Para além do continente, Açores e Madeira, esta MH também realizou trabalhos em Cabo Verde.

Já no passado se verificava a pertinência da MH que cobrisse a Madeira também se deslocasse a Cabo Verde. Estas regiões estavam debaixo da gestão hidrográfica de

⁴⁸ Decreto nº 42342 de 22 de junho de 1959.

⁴⁹ Decreto nº 44070 de 4 de dezembro de 1961.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Decreto-Lei nº 47686 de 9 de maio de 1967.

dois Ministérios distintos. Só com a criação do IH em 1960 se passou à gestão centralizada das necessidades de trabalhos hidrográficos facilitando, de alguma forma, a extensão da área geográfica da MH encarregue das ilhas. Esteve atribuído a esta MH o *NH Afonso de Albuquerque*.

Foram chefes da MH1 os CTEN Firmino Amândio dos Santos Martins, CFR Saraiva Pinheiro, CFR Alberto Duarte Lopes e CFR José Augusto M. Sarmento Gouveia.

A MH1 foi extinta, em 1982,⁵² com o fim de vida útil do navio que lhe estava atribuído.



Figura 19 - *NH Afonso de Albuquerque*

Brigada Hidrográfica nº 1 (BH1)

Ainda em 1967 foi criada a BH1 em complemento à MH1. Enquanto a MH1 seria utilizada para a hidrografia de alto mar e ilhas, a BH1 viria a ser utilizada para a realização de trabalhos de menor dimensão na zona do continente. Esta BH ainda está ativa nos dias de hoje e é a principal unidade orgânica do IH para a realização de levantamentos hidrográficos. Para este efeito a BH1 utiliza meios próprios do IH (embarcações de sondagem portuária e costeira) e os navios hidrográficos da Marinha.

Foram chefes da BH1 os CTEN Cabido de Ataíde, CTEN EH Rodrigues dos Santos, CTEN EH Carlos Souto, CTEN EH Torres Sobral, CTEN H Medeiros Alves, CTEN H Ramos da Silva, CTEN SEH Dias Conduto, 1TEN EH Leal de Faria, CTEN H Esteves Fernandes, CTEN EH Franco Facada, CTEN EH Lopes da Costa, 1TEN H Costa Rei, CTEN H Coelho Gil, CTEN H Vieira Branco, CTEN H Paixão Lopes, CTEN H Reis Arenga, CTEN H Delgado Vicente, CFR EH Cordeiro de Almeida, CFR H Marques Peirço, CFR EH Calisto de Almeida e CFR EH Pinto da Silva (atual).

⁵² Despacho do CEMA de 11 de outubro de 1982.

Missão Hidrográfica e de Fronteira do Rio Zaire

A criação de missões e brigadas hidrográficas nos territórios ultramarinos apenas arrancou após o fim da 1ª República. Em 1928, na sequência de uns problemas de estabelecimento de fronteiras com a Bélgica, foi criada a MH de Fronteira e do Rio Zaire⁵³. Os trabalhos hidrográficos cobriram a extensão do rio Zaire desde Noqui até à foz.

Esta MH foi reestruturada em 1934 e pouco depois extinta, tendo a sua missão sido incluída na MH de Angola.

Missão Hidrográfica de Angola (e São Tomé)

Em 1936 foi criada a Missão Hidrográfica de Angola⁵⁴, que absorveu o pessoal e material da extinta Missão Hidrográfica e de Fronteira do Rio Zaire. Em 1953 esta MH viu a sua área geográfica de atuação estender-se ao arquipélago de S. Tomé e Príncipe, passando a ser designada por MH de Angola e S. Tomé⁵⁵.

Até 1941 foi utilizado o *NH Beira*, uma canhoneira adaptada, como navio base da MH. Em 1941, depois de uma grande intervenção no Arsenal do Alfeite, o *NH Carvalho Araújo* foi atribuído ao serviço hidrográfico em Angola, deixando de estar afeto à MH das Ilhas Adjacentes.

Anualmente, nesta MH faziam-se trabalhos de campo no período de junho a novembro. Para este período era contratado pessoal indígena, podendo chegar à centena. O próprio navio hidrográfico integrava na sua guarnição cerca de 42 praças e serviçais indígenas. Inicialmente os trabalhos de gabinete eram executados em Lisboa, mas mais tarde passaram a ser realizados em Luanda.



Figura 20 - *NH Carvalho Araújo*

⁵³ Diploma nº 54 de 19 de dezembro de 1928, do governo geral da colónia de Angola.

⁵⁴ Decreto nº 26888 de 14 de agosto de 1936.

⁵⁵ Portaria nº 14458 de 15 de julho de 1953.



Figura 21 - Imagens dos trabalhos e do rio Cubango

Em 1956, a brigada de terra desta MH realizou o estudo hidrográfico do rio Cubando, no sul de Angola. O trabalho durou 2 meses, tendo-se navegado e sondado cerca de 650 km de rio. Para além do estudo hidrográfico, nesta missão foi realizado um extenso estudo geográfico e naturalista da região.

Em 1959 o *NH Carvalho Araújo* foi substituído por um navio ao qual se deu o mesmo nome.

Foram chefes da MH de Angola (e S. Tomé) os 1TEN EH Manoel Affonso Dias⁵⁶, CTEN EH Luciano F. Bastos da Costa e Silva (2 períodos), 1TEN EH António Rosa Coutinho, CTEN EH Rui Lill Teles Palhinha e o CTEN EH José Alberto Almeida e Costa. O CTEN/CFR EH Luciano Bastos da Costa e Silva chefiou esta MH por dois períodos porque teve de substituir o 1TEN EH Rosa Coutinho.

Em 1 de julho de 1960, o Congo tornou-se independente da Bélgica. Em várias circunstâncias os comandos navais do ultramar utilizavam os navios hidrográficos para missões urgentes de cariz essencialmente militar. Em 1961, supostamente numa missão de contacto com entidades congoleesas ou na realização de um reconhecimento hidrográfico,



Figura 22 - *NH Carvalho Araújo* (o segundo)

⁵⁶ O 1TEN/CMG EH Manoel Affonso Dias foi o único chefe da MH de Angola, enquanto não alargada ao território de S. Tomé, por um período de 17 anos, de 1937 a 1953.

Rosa Coutinho foi aprisionado com mais quatro marinheiros quando desembarcou de um *gasolina* do *NH Carvalho Araújo*, na margem norte do rio Zaire, nas proximidades de Boma. Foi acusado de espionagem e mantido prisioneiro durante cerca de 4 meses. Não voltaria à chefia da MH.

A MH de Angola e S. Tomé foi extinta em 1975⁵⁷, na sequência do processo de independência dos territórios ultramarinos.

Brigada Hidrográfica do Rio Zaire

Em 1967 foi criada a BH do rio Zaire⁵⁸, integrada na MH de Angola e S. Tomé. A formalização da sua constituição estará relacionada com os desenvolvimentos da guerra em Angola. Foram chefes da BH do Rio Zaire os CTEN Ribeiro Mautempo, ITEN Nunes Pereira, CTEN Carlos Fuzeta da Ponte e CTEN Sarmento Gouveia.

Entre 8 de junho de 1967 e 15 de março de 1971, a lancha NRP “Algol” esteve atribuída à BH do rio Zaire.



Figura 23 - Lancha NRP *Algol* a navegar no rio Tejo

Missão Hidrográfica de Moçambique

Em 1929 foi criada a MH de Moçambique⁵⁹. Esta missão realizava, normalmente, os trabalhos de campo de maio a dezembro e os de gabinete, em Lisboa, entre janeiro e abril.

Estiveram ao serviço da MH de Moçambique o *NH Bérrio*, um antigo rebocador adaptado a navio hidrográfico, e o *NH Almirante Lacerda*, um aviso adquirido ao Reino Unido e convertido igualmente em navio hidrográfico.

Entre 1945 e 1947, o *NH Bérrio* já apresentava muitas limitações operacionais, pelo que foi esporadicamente utilizado o rebocador *Cabo Delgado* para o serviço

⁵⁷ Portaria nº 109 de 18 de fevereiro de 1975.

⁵⁸ Portaria nº 22638 de 19 de abril de 1967.

⁵⁹ Decreto nº 16878 de 24 de maio de 1929.

hidrográfico. A entrada ao serviço do *NH Almirante Lacerda* levou a que o navio, a caminho de Moçambique, estivesse no Mónaco durante uma Conferência do International Hydrographic Bureau (atual Organização Hidrográfica Internacional). Foi a primeira vez que um país tomou tal iniciativa. O impacto foi muito significativo para a visibilidade e o reconhecimento das capacidades hidrográficas de Portugal. Desde então, este exemplo foi seguido por vários outros países.



Figura 24 - *NH Bérrio*

De 1956 e 1959, a MH de Moçambique realizou campanhas de triangulação geodésica e levantamentos hidrográficos da parte portuguesa do Lago Niassa. Para tal, transportou a vedeta *Mina* e uma baleeira desde a cidade da Beira até ao lago, parcialmente por via-férrea. Nestas campanhas eram contratados indígenas para o transporte de material em números que chegavam a 160.

Foram chefes da MH Moçambique os 1TEN António F. Alves Leite, CFR EH Luís de Noronha Oliveira Andrade, CTEN Ferreira de Carvalho, CTEN EH José A. Barahona Fernandes, CTEN EH António Egídio de Sousa Leitão, CTEN EH Fernando Simões Ferreira da Fonseca, CFR EH Rolando Falcão Quelhas Lima e CFR EH Rodrigues dos Santos.



Figura 25 - *NH Almirante Lacerda*



Figura 26 - *Vedeta Mina* em trabalhos hidrográficos no Lago Niassa

A MH de Moçambique foi extinta em 1975, na sequência do processo de independência dos territórios ultramarinos.

Missão Hidrográfica do Arquipélago de Cabo Verde

A MH do Arquipélago de Cabo Verde foi criada em 1945⁶⁰. Estiveram atribuídos a esta MH os NH *D. João de Castro* e o NH *Almeida Carvalho*. O NH *D. João de Castro* estava equipado com uma sonda de navegação (até 300 metros) e um sondador acústico para grandes profundidades. Tinha ainda espaço para transportar um hidroavião e respetivos aparelhos de força para o arriar e içar para bordo. Desta forma, o navio poderia incluir uma brigada aérea para a realização dos levantamentos fotogramétricos.

Foi na campanha de 1947 que se perdeu o NH *D. João de Castro*. O navio fundeou no porto da Janela na ilha de Sto Antão para abastecer de frescos. Levantou ferro às 07:45 do dia 1 de outubro de 1947 e encalhou 25 minutos depois, não tendo sido possível recuperá-lo.

Os navios e pessoal da MH do arquipélago de Cabo Verde eram partilhados com a MH das Ilhas Adjacentes.

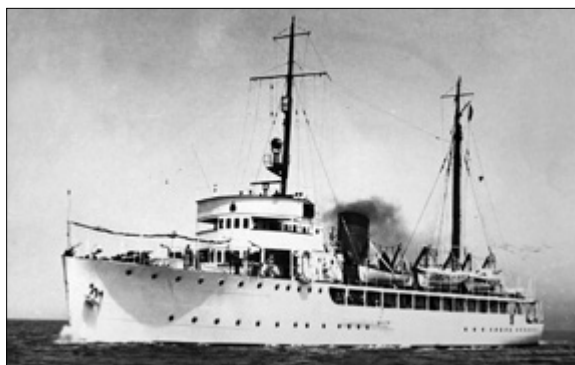


Figura 27 - *NH D. João de Castro*

⁶⁰ Decreto-Lei nº 34682 de 21 de junho de 1945.

Foram chefes desta MH os 1TEN Pereira Parreira, CTEN Botelho de Sousa, CTEN Camões Godinho e o CTEN Teixeira de Aragão.

A MH do Arquipélago de Cabo Verde foi extinta 1964⁶¹.

Brigada Hidrográfica do Arquipélago de Cabo Verde

Em 1969 foi criada a BH do Arquipélago de Cabo Verde. Todavia, não lhe foi atribuída chefia e os trabalhos necessários realizar foram assegurados pela MH1.

Missão Geo-hidrográfica da Guiné

Cerca de três meses antes da criação da MH da Costa de Portugal, foi criada a Missão Geo-hidrográfica da Guiné. Pode-se dizer que esta MGH foi operacionalizada em duas fases distintas: 1912⁶²-1922 e 1944⁶³-1974. Esta distinção refletiu-se, essencialmente na dimensão e disponibilidade dos recursos atribuídos. Inicialmente a MGH da Guiné contava com dois oficiais e tinha de utilizar embarcações de oportunidade para realizar os seus trabalhos. Mais tarde, esta MGH contou com uma equipa mais robusta e chegou a ter navios atribuídos, nomeadamente o *NH Mandovi* entre 1948 e 1956 e o *NH Pedro Nunes* de 1956 até 1974.

Tal como o nome indica, a sua missão não se limitava à produção de cartografia hidrográfica, mas também geodésica. Ao longo do tempo foram realizados trabalhos de geodesia, observações astronómicas, levantamento hidrográficos, levantamentos topográficos, estudo de rios, balizagem de canais e observações magnéticas.



Figura 28 - *NH Mandovi* nos rios da Guiné

⁶¹ Portaria nº 20701 de 28 de junho de 1964.

⁶² Decreto de 17 de agosto de 1912.

⁶³ Decreto-Lei nº 33609 de 14 de abril de 1944.

Na Guiné, os trabalhos de campo eram normalmente realizados entre novembro e abril, para evitar a época das chuvas. As comissões nesta Missão eram particularmente duras devido à hostilidade do clima, grande incidência de doenças tropicais, força das correntes, variações anormais da maré, falta de referências geográficas, natureza pantanosa e alagadiça do terreno, a que acrescia uma vaga curta e desencontrada que muito dificultava a sondagem em pequenas embarcações. O efeito destes problemas e dificuldades no estado físico e moral do pessoal obrigava a frequentes substituições.

No primeiro período entre 1912 e 1922, a MGH da Guiné foi sempre chefiada pelo 1TEN José Luís Teixeira Marinho. Neste conturbado período foram realizadas cinco campanhas.

Foram chefes desta MGH no segundo período, entre 1944 e 1974, os CTEN Víctor Serra, CTEN EH Albano Rodrigues de Oliveira, 1TEN Manuel Pereira Crespo, CTEN EH João Luís de Oliveira, CTEN João Paulo Bustorff Guerra e o CTEN EH Joaquim Afonso Serra Rodeia.

Em 1984, no âmbito da cooperação com a Guiné-Bissau, o NH *Almeida Carvalho* realizou uma campanha de levantamentos hidrográficos na barra do rio Cacheu. Participaram neste levantamento hidrográfico oito elementos da Guiné-Bissau, quase todos antigos membros da MGH da Guiné.



Figura 29 - Sinal provisório, escala de marés e gasolina de sondagem na Guiné

Brigada Hidrográfica Independente do Estado da Índia

Em 1958 foi criada a BH Independente do Estado da Índia⁶⁴. O único chefe desta BHI foi o CTEN Joaquim Calado Cortes. Ainda assim, desde 1922 até 1961 foram realizados diversos levantamentos hidrográficos.

A BHI do Estado da Índia foi extinta em 1962⁶⁵ na sequência da invasão do território em 1961.

⁶⁴ Portaria nº 16751 de 30 de junho de 1958.

⁶⁵ Portaria nº 19427 de 10 de outubro de 1962.

Missão Hidrográfica Nº 2 (MH2) e Nº 3 (MH3)

Na sequência da independência dos territórios ultramarinos e consequentemente da extinção da MGH da Guiné e da MH de Angola e S. Tomé, foram criadas as MH2⁶⁶ e MH3⁶⁷. O objetivo era estas novas Missões absorverem o pessoal, material e meios que estavam projetados no ultramar.

Todavia, a nova dimensão marítima de Portugal, pós-independência dos territórios ultramarinos, não justificava manter uma capacidade hidrográfica da mesma grandeza. Os navios hidrográficos seriam cedidos aos respetivos territórios. As MH2 e MH3 nunca foram empregues em qualquer atividade hidrográfica nem tiveram qualquer meio naval atribuído. Extinguiram-se naturalmente, tendo o seu pessoal e material sido absorvido pelo Instituto Hidrográfico, nomeadamente através da criação da Brigada Hidrográfica nº 2.

Brigada Hidrográfica nº 2 (BH2)

Em 1976 foi criada a BH2⁶⁸. Mantinha-se, assim, uma capacidade hidrográfica nacional com uma MH, com base no *NH Afonso de Albuquerque*, e duas BH, a que se somava um navio hidrográfico para missões diversas, o *NH Almeida Carvalho*. Estava-se numa fase de expansão acelerada das atividades e conhecimentos em oceanografia física

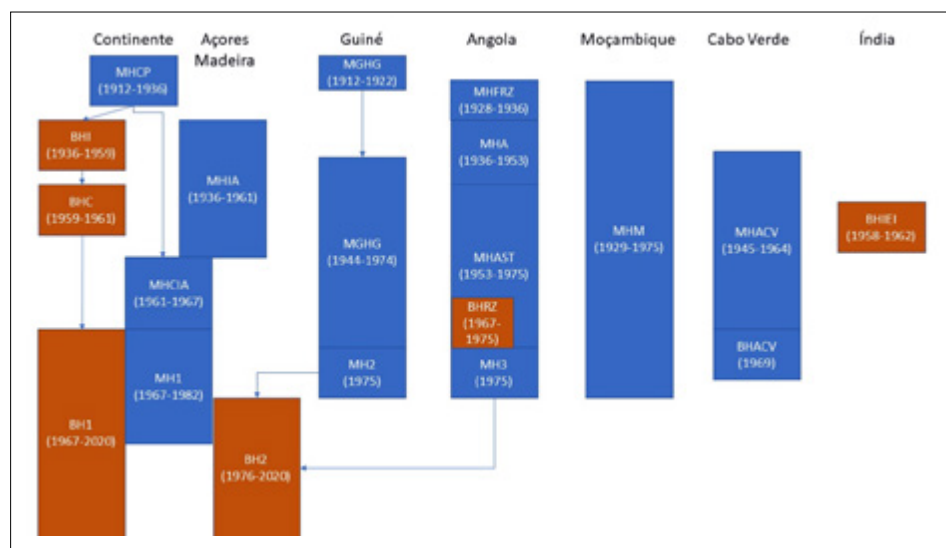


Figura 30 - Quadro resumo das Missões e Brigadas Hidrográficas

⁶⁶ Portaria nº 850 de 31 de dezembro de 1974.

⁶⁷ Portaria nº 109 de 18 de fevereiro de 1975.

⁶⁸ Portaria nº 596 de 11 de outubro de 1976.

e as atividades de campo do IH estendiam-se cada vez mais no âmbito da geologia e da química do meio marinho.

Foram chefes da BH2 os CTEN H Patrício Leitão, CTEN EH Torres Sobral, CTEN H Medeiros Alves, CTEN SEH Teixeira Patinha, 1TEN H Ramos da Silva, 1TEN SEH Vieira Filipe, CTEN SEH Dias Conduto, CTEN SEH Soares Fernandes, CTEN SEH Anjos Branco, CTEN SEH Antunes Fernandes, CTEN SEH Guerreiro Inácio, CTEN SEH Pires Marinho, CTEN H Bustorf Silva, 1TEN EH Ramalho Marreiros, CTEN EH Freitas Artilheiro, CTEN EH Pereira Manteigas, CTEN SEH Vasconcelos Capelo e CTEN H Franco Leitão (atual).

A figura 30 mostra um quadro resumo das Missões e Brigadas Hidrográficas por áreas geográficas e espaços temporais de operação.

A criação do Instituto hidrográfico

Em 22 de setembro de 1960 é criado o Instituto Hidrográfico (IH). O preâmbulo do respetivo decreto-lei é claro na motivação:

*“Convindo centralizar os serviços nacionais de hidrografia, oceanografia física e de navegação, atualmente dispersos pelos Ministérios da Marinha e do Ultramar, de modo a assegurar-lhes, tanto no campo técnico como no das aplicações, a indispensável unidade de orientação, de terminologia e de métodos.”*⁶⁹

O IH é, assim, o terceiro grande pilar da atividade hidrográfica contemporânea em Portugal, mas não será abordado neste artigo. Apenas se lhe refere para enquadrar a forma como a formação e especialização em hidrografia na Marinha foi sistematizada a partir dos anos 60 do século XX.

Assim, em 1966, no estatuto dos oficiais da Armada, é indicado o curso de engenheiro hidrógrafo como uma especialização que pode ser tirada pelos oficiais da classe de Marinha⁷⁰. Até a esta altura o curso de EH era o requisito para a especialização em hidrografia. Agora, a especialização em hidrografia passava a designar-se especialização em engenheiro hidrógrafo.

Em 1967 foi criado o ramo de hidrografia e navegação na subclasse dos oficiais técnicos da classe do serviço especial⁷¹. Sargentos e praças podiam especializar-se em hidrografia e, desta forma, aceder ao oficialato.

⁶⁹ Decreto-lei nº 43177, Diário do Governo nº 221, I Série, 22 de setembro de 1960.

⁷⁰ Decreto nº46960 de 14 de abril de 1966.

⁷¹ Portaria nº22613 de 3 de abril de 1967.



Figura 31 - Distintivos de especialização em EH, Oceanografia e Hidrografia

Em 1969 foi criada a especialização em oceanografia⁷². Esta especialização foi extinta em 1977⁷³. No mesmo documento de extinção da especialização em oceanografia é indicado que o curso de engenheiro hidrógrafo pode ter três especialidades: hidrografia, cartografia ou oceanografia. Nunca nenhum oficial frequentou um curso de EH na especialidade de cartografia.

Em 1978 é criada a especialização em hidrografia para oficiais da classe de Marinha⁷⁴. Nesse mesmo ano é permitido o acesso aos quadros permanentes, para a classe do serviço especial ramo de hidrografia e navegação (SEH), aos oficiais da Reserva Naval habilitados com o curso médio de hidrografia e navegação⁷⁵. A figura 31 mostra os distintivos de especialização em EH, oceanografia e hidrografia.

A revisão do EMFAR, em 1990,⁷⁶ deu início à extinção da classe de oficiais do serviço especial e ditou a criação, em data oportuna, da classe de oficiais do serviço técnico, que incluía um ramo de hidrografia. Todavia, só em 1998 abriu o primeiro concurso de admissão ao curso de formação de oficiais do serviço técnico (CFOST)⁷⁷. Em 2001 graduaram-se os primeiros oficiais do serviço técnico – ramo de hidrografia.

O marco mais recente neste âmbito foi a criação, em 2005, da especialização de sargentos em hidrografia.

O século XXI e os novos desafios

Desde o século XIX ao século XXI verificaram-se avanços significativos nas técnicas de sondagem, de posicionamento horizontal e dos objetos cartográficos.

⁷² Portaria nº23946 de 28 de fevereiro de 1969.

⁷³ Portaria nº312/77 de 30 de maio de 1977.

⁷⁴ Portaria 36/78 de 19 de janeiro de 1978.

⁷⁵ Portaria 324/78 de 16 de junho de 1978.

⁷⁶ Decreto-Lei nº 34-A/90 de 24 de janeiro de 1990.

⁷⁷ Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº4/98 de 27 de janeiro.

Na sondagem evolui-se da medição direta com recurso a prumos, estacas e máquinas de prumar para medição indireta através da utilização de sondadores de feixe simples e mais recentemente de sondadores multifeixe.

No posicionamento horizontal evolui-se da utilização de sistemas de observação direta de ângulos, como sejam os sextantes (usados na horizontal), para a utilização de sistemas radiométricos e mais recentemente de sistemas de posicionamento global por satélite.

A carta náutica também sofreu uma evolução significativa. De produção monocromática passou a policromática e foi acrescentada uma dimensão digital no que são hoje as cartas de navegação eletrónicas.

Olhando para o futuro, tendo em conta já algumas realidades, os principais desafios na hidrografia e engenharia hidrográfica estão relacionados com a utilização de veículos autónomos (aéreos, de superfície e de subsuperfície) na aquisição de dados, conseguindo, deste modo, maximizar a automação de processos e aumentar a resolução dos dados a adquirir.

Também a utilização de imagens multiespectrais e hiper-espectrais, obtidas por deteção remota, seja por satélites ou aeronaves, está a ser investigada no âmbito da obtenção de informação batimétrica desde a linha de costa até aos 15 metros de profundidade. Esta é uma área de particular dificuldade de aquisição tradicional de dados com embarcações devido à rebentação das ondas.

Os sistemas sondadores multifeixe revolucionaram a realização de levantamentos hidrográficos e deram azo à utilização de informação hidrográfica para muitas novas aplicações além da produção de cartografia náutica para a segurança da navegação. Para além do fundo, estes sistemas permitem igualmente adquirir informação relativa à coluna de água. A exploração destes dados vai dar certamente espaço a novas aplicações e métodos de estudo do oceano.

Finalmente, no âmbito da cartografia, estamos a assistir ao início de uma nova geração de sistemas de navegação e de utilização de informação cartográfica, já designada internacionalmente como *e-navigation*. No futuro a segurança da navegação não será essencialmente assegurada com base em informação cartográfica estática, mas esta será afetada em tempo real pela informação de diversos sistemas costeiros de observação ambiental, como sejam os marégrafos e as boias ondógrafo, e de sistemas da condição de navegabilidade dos próprios navios. Esta evolução está agora a iniciar-se com a adoção das normas S-100 da Organização Hidrográfica Internacional para a produção de informação cartográfica.

Notas finais

Este escrito faz uma resenha histórica do desenvolvimento da atividade hidrográfica contemporânea na Marinha, focando-se na formação inicial de oficiais com o curso de engenheiro hidrógrafo e na extensa atividade hidrográfica e cartográfica realizada pelas Missões e Brigadas Hidrográficas.

Francisco Maria Pereira da Silva foi o primeiro engenheiro hidrógrafo da Marinha, o mais antigo durante mais de 50 anos. Aluno, colaborador e substituo de Filipe Folque, que deixou o seu nome gravado em diversos projetos. Filipe Folque foi o mentor do curso de engenheiro hidrógrafo.

Hugo Lacerda foi o obreiro do conceito de Missão Hidrográfica como instrumento para garantir a realização sistemática de levantamentos hidrográficos e correspondente produção de cartografia náutica. Deste conceito surgiu a grande obra hidrográfica e cartográfica produzida pela Marinha durante o século XX.

Obviado nesta conferência fica um conjunto de outras atividades de muito relevo realizadas por hidrógrafos e engenheiros hidrógrafos, nomeadamente no âmbito do assinalamento marítimo, da biologia marinha e da oceanografia.

Com várias referências nominais, com certeza muitos nomes de grande relevo na hidrografia não são referidos. A hidrografia e a cartografia náutica na Marinha foi, e é, assegurada por oficiais engenheiros hidrógrafos, oficiais especializados em hidrografia, pela generalidade dos oficiais da classe de Marinha que serviram em trabalhos hidrográficos, oficiais do serviço técnico e especial de hidrografia, sargentos especializados em hidrografia, praças e técnicos civis de hidrografia e cartografia.

Para memória futura elencam-se, em anexo, os engenheiros hidrógrafos da Marinha desde 1836, data em que se iniciou a formação de Pereira da Silva, Caetano Maria Batalha e Carlos Botelho de Vasconcelos, até à atualidade.

Fontes e Bibliografia

Academia Real das Sciencias de Lisboa. (1843). *Historia e Memorias da Academia R. das Sciencias de Lisboa* (Vols. 2ª serie, Tomo I, Parte I). Lisboa.

Aguilar, T. e. (2001). *A Marinha na Investigação do Mar 1800-1999*. Lisboa: Instituto Hidrográfico.

Anais do Clube Militar Naval. (outubro/dezembro de 1983). Resumo histórico da hidrografia portuguesa. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, pp. 787-792.

Bastos, L. (1966). Serviços prestados ao país por oficiais da armada no campo da hidrografia e outras actividades afins nos últimos 100 anos. *Anais do Clube Militar Naval, Número Especial Comemorativo do 1º Centenário do Clube Militar Naval 1866-1966*, pp. 223-320.

Coutinho, V. A. (1906). *Apontamentos para um curso elemental de hydrographia*. Lisboa: Typ. do Annuário Commercial.

Fernandes, B. (janeiro/março de 1967). A oceanografia e a Marinha. *Anais do Clube Militar Naval* (1-3), pp. 9-26.

Fiadeiro, P. (janeiro/março de 1985). Subsídios para a história da hidrografia em Portugal. *Anais do Clube Militar Naval*(1-3), pp. 91-98.

Folque, F. (1843). Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal. *História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 2ª série, Tomo I, Parte I*, pp. 1-140.

Folque, F. (1848). Continuação da Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal. *Historia e Memorias da Academia R. das Sciencias de Lisboa, 2ª série, Tomo II, Parte I*, pp. 1-300.

Folque, F. (1850). Continuação da Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal. *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 2ª Série, Tomo II, Parte II*, pp. 1-163.

Folque, F. (1851). Continuação da Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal. *História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 2ª Série, Tomo III, Parte I*, pp. 1-333.

Lacerda, H. d. (fevereiro de 1903). Extracto do relatório da missão hidrográfica do ano letivo de 1901-1902. *Anais do Clube Militar Naval*, pp. 97-103.

Lacerda, H. d. (1911). *Subsídios para a constituição de uma Missão Hidrográfica nas Costas de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: Tipografia de J. F. Pinheiro.

Leitão, S. (1970). Reflexões sobre a moderna hidrografia portuguesa. *Anais do Clube Militar Naval, Número Especial Comemorativo do Primeiro Centenário dos Anais do Clube Militar Naval*, pp. 203-231.

Lista Geral dos Officiais e Empregados da Marinha e Ultramar, referida ao 1º de novembro de 1850. (1850). Lisboa: Imprensa Nacional.

Loureiro, A. (1909). *Os Portos Marítimos de Portugal* (Vol. IV Atlas). Lisboa: Imprensa Nacional.

Marinha. (1868-2020). *Lista da Armada*.

Ministério da Marinha. (1966). *A Marinha nos últimos 40 anos (1926-1966)*. Lisboa: Ministério da Marinha.

(1912-1922). *MISSÃO GEO-HIDROGRÁFICA DA GUINÉ - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

(1944-1969). *MISSÃO GEO-HIDROGRÁFICA DA GUINÉ - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

(1936-1940). *MISSÃO HIDROGRÁFICA DAS ILHAS ADJACENTES - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

(1954-1974). *MISSÃO HIDROGRÁFICA DE ANGOLA E S. TOMÉ - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

(1930-1974). *MISSÃO HIDROGRÁFICA DE MOÇAMBIQUE - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

(1972-1980). *MISSÃO HIDROGRÁFICA Nº1 - Relatórios*. Instituto Hidrográfico.

Primeira Repartição da Direcção Geral de Marinha. (1877). *Lista da Armada referida a 31 de dezembro de 1876*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Ribeiro, J. S. (1873). *História dos estabelecimentos científicos literários e artísticos de Portugal* (Vol. III). Lisboa.

Salema, M. (Abril/Junho de 1968). A Direcção de Hidrografia e Navegação e o contributo que prestou ao país no sector hidrográfico. *Anais do Clube Militar Naval*(4 a 6), pp. 243-249.

Silva, F. M., & Batalha, C. M. (1843). O pinhal nacional de Leiria, suas madeiras e produtos resinosos. *Annaes Marítimos e Coloniaes*(7), pp. 249-269.

**ANEXO – Lista dos Engenheiros Hidrógrafos por data de nascimento
até fevereiro de 2022**

Posto	Nome	Especialidade	Nasc
CALM	Caetano Maria Batalha	EHH	“1810-06-11”
VALM	Francisco Maria Pereira da Silva	EHH	“1814-03-16”
CTEN	João Eduardo de Almeida e Albuquerque	EHH	“1816”
VALM	Carlos Frederico Botelho de Vasconcelos de Melo e Matos de Noronha	EHH	“1816-10-25”
VALM	Bernardo de Carvalho Ribeiro	EHH	“1819”
CALM	António Maria dos Reis	EHH	“1825-05-30”
VALM	Bento Maria Freire de Andrade	EHH	“1828-11-25”
CALM	Frederico Augusto Oom	EHH	“1830-12-04”
1TEN	Alexandre Magno Castilho	EHH	“1834-03-04”
VALM	José Maria de Sousa Soares de Andrea Ferreira	EHH	“1835-08-01”
VALM	César Augusto de Campos Rodrigues	EHH	“1836-08-09”
2TEN	José Feliciano de Castilho	EHH	“1838-07-28”
CTEN	José Augusto Alves do Rio	EHH	“1845”
VALM	Joaquim Patrício Ferreira	EHH	“1847-04-09”
VALM	José Joaquim Xavier de Brito	EHH	“1850-09-20”
CALM	Júlio Zeferino Schultz Xavier	EHH	“1850-11-4”
VALM	Domingos Tasso de Figueiredo	EHH	“1852-01-13”
VALM	Ernesto Júlio de Carvalho e Vasconcelos	EHH	“1852-09-17”
CMG	António Artur Baldaque da Silva	EHH	“1853-12-28”
VALM	Augusto Eduardo Newparth	EHH	“1859-10-11”
VALM	Hugo Carvalho de Lacerda Castelo Branco	EHH	“1860-11-6”
VALM	Augusto Ramos da Costa	EHH	“1865-08-17”
VALM	Jaime Aurélio Wills de Araújo	EHH	“1872-09-7”
CTEN	Fernando Vasconcelos Ferreira da Silva	EHH	“1880-11-27”
CTEN	Raul Nunes Frade	EHH	“1883-12-23”
CMG	Henrique Bebiano Baeta Neves	EHH	“1890-09-19”
CMG	Manuel Affonso Dias	EHH	“1897-08-8”
COM	Gabriel António Prior	EHH	“1897-09-16”
CFR	Ernesto da Fonseca Lourenço	EHH	“1898-02-27”
VALM	Luis de Noronha Oliveira Andrade	EHH	“1899-03-3”
CTEN	Manuel Lourenço das Neves Pires de Matos	EHH	“1901-06-06”
CMG	Albano Rodrigues de Oliveira	EHH	“1904-11-24”
VALM	Luciano Ferreira Bastos da Costa e Silva	EHH	“1913-10-24”
VALM	José Augusto Barahona Fernandes	EHH	“1916-05-22”
CMG	Manuel Antunes da Mota	EHH	“1920-10-23”
CMG	João Luís de Oliveira	EHH	“1921-03-23”
VALM	António Alva Rosa Coutinho	EHH	“1926-02-14”
ALM	António Egídio de Sousa Leitão	EHH	“1926-09-16”
CMG	Rolando Falcão Quelhas Lima	EHH	“1927-01-14”
CFR	Joaquim Afonso Serra Rodeia	EHH	“1930-07-14”
VALM	José Alberto de Almeida e Costa	EHH	“1931-06-17”
CMG	Daniel Augusto Rodrigues	EHO	“1933-01-31”

Posto	Nome	Especialidade	Nasc
CFR	José Manuel de A. Rodrigues dos Santos	EHH	"1935-06-18"
CMG	Carlos Fernando Dias Souto	EHH	"1938-11-04"
CMG	Pedro Monteiro Fiadeiro	EHH	"1941-04-04"
CALM	José Manuel Pinto Bastos Saldanha	EHO	"1941-06-13"
CFR	Mário Edmundo Carneiro Vieira	EHO	"1941-08-04"
VALM	José Deolindo Torres Sobral	EHO	"1942-10-06"
CMG	António Pedro Dias Souto	EHO	"1942-12-11"
CTEN	Carlos Alberto Marques Machado dos Santos	EHH	"1943-05-07"
CALM	José Luís Gonçalves Cardoso	EHO	"1944-02-01"
ALM	Francisco António Torres Vidal Abreu	EHH	"1944-06-04"
CFR	Francisco José Morgado Castro e Silva	EHH	"1945-02-13"
CMG	Mário Júlio Baptista Simões Teles	EHH	"1945-09-02"
CFR	Vitor Manuel Henriques Gonçalves	EHO	"1947-09-24"
CMG	Joaquim Filipe Figueiredo Alves Gaspar	EHO	"1949-05-05"
VALM	Augusto Mourão Ezequiel	EHH	"1952-10-08"
CMG	Luís Maria Cabral Leal de Faria	EHH	"1952-11-09"
CMG	João Francisco Franco Facada	EHH	"1953-11-20"
CFR	Vitor Martinho Ferreira Pereira e Silva	EHO	"1954-11-11"
CMG	Carlos Nelson Lopes da Costa	EHH	"1956-03-26"
CALM	José Luís Branco Seabra de Melo	EHH	"1956-11-21"
CFR	Manuel Alexandre Ferreira Pinto de Abreu	EHO	"1959-01-21"
CMG	Fernando Manuel Maia Pimentel	EHH	"1960-07-24"
CMG	Emanuel Maria de Montenegro Ferreira Coelho	EHO	"1961-03-08"
CMG	Carlos Miguel Reis Silva de Oliveira Lemos	EHH	"1962-02-21"
VALM	Carlos Manuel da Costa Ventura Soares	EHO	"1963-09-16"
CFR	Rogério Paulo Antunes Chumbinho	EHO	"1964-03-08"
CMG	Fernando Manuel Freitas Artilhheiro	EHH	"1965-08-05"
COM	João Paulo Ramalho Marreiros	EHH	"1966-07-22"
CTEN	Luís Miguel Ferreira Varela Pais	EHH	"1966-09-12"
CMG	Leonel Pereira Manteigas	EHH	"1966-11-21"
CFR	Aldino Manuel dos Santos de Campos	EHH	"1967-12-10"
CMG	José Alberto de Mesquita Onofre	EHO	"1968-04-09"
CMG	António da Costa Neves dos Santos Martinho	EHO	"1969-05-30"
CMG	Luís Miguel Cardoso Pécio Bessa Pacheco	EHH	"1969-09-27"
CFR	Rui Miguel Pinto da Silva	EHH	"1970-10-12"
CFR	Carlos Alberto dos Santos Fernandes	EHO	"1971-07-07"
CFR	Ricardo Cordeiro de Almeida	EHH	"1972-12-05"
CFR	Francisco Moisés Soares Calisto de Almeida	EHO	"1973-03-09"
CTEN	Carlos Rúbrio Videira Marques	EHH	"1975-02-02"
CTEN	Ricardo Miguel Farto Pires Vicente	EHO	"1977-04-29"
CTEN	Paulo Jorge Antunes Nunes	EHH	"1981-02-27"

LANÇAMENTO DO LIVRO “RELAÇÃO DA PRIMEIRA VIAGEM EM TORNO DO MUNDO – ANTÓNIO PIGAFETTA” APRESENTAÇÃO DO LIVRO

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 7 de fevereiro

Senhor Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros,

De novo o saúdo nesta sua segunda presença na Academia de Marinha, ambas relacionadas com o feito de Fernão de Magalhães, que continuamos a comemorar. Será sempre bem-vindo a esta Academia, como Ministro de Portugal ou como ilustre Professor que é. Mas não escondo que muito gostaria que, em próxima visita, não estivéssemos a comemorar feitos do passado, mas sim ações do presente, marcantes de um novo regresso de Portugal ao mar.

Senhor Ministro da Defesa Nacional,

Mais de dois anos passados desde a sua última visita, a Academia de Marinha saúda-o de novo, reiterando as palavras que então lhe dirigi, manifestando a esperança de encontrar em Vossa Excelência, através do Comandante da Marinha, o respaldo, o apoio e a sensibilidade para as atividades académicas que as restantes academias nacionais encontram nas respetivas tutelas da cultura e da ciência.

Através da classe de História Marítima, esta Academia recorda-nos sempre como Portugal foi grande quando se virou para o mar. As sessões da Artes, Letras e Ciências lembram-nos, por sua vez, a forte vontade que teve que existir para que tal desígnio se pudesse concretizar.

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

Seja de novo bem-vindo a esta sua casa de ciência e cultura. A Academia de Marinha deseja que o seu mandato, recentemente iniciado e apostado na “construção de uma Marinha holística, útil, significativa, pronta e focada” – as palavras são suas - constitua uma componente marcante, se não mesmo o próprio motor de um futuro Portugal marítimo.

Uma saudação muito especial aos membros do Corpo Diplomático aqui presentes, nomeadamente:

- O Senhor Ministro Plenipotenciário, em representação do Senhor Embaixador de Cabo Verde;
- O Senhor Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário, em representação da Senhora Embaixadora do Reino de Espanha;

- A Senhora Embaixadora de Timor-Leste;
- O Senhor Embaixador do Uruguai;

Senhores Académicos, senhores convidados, a todos saúdo.

Mas não posso deixar de expressar a minha gratidão pela escolha da Academia de Marinha para o lançamento desta obra notável que, graças ao cuidado de um culto e dedicado sobrevivente desta expedição – Pigafetta – um herói improvável, nos veio permitir conhecer detalhes deste feito não só notável, mas também heroico, do português Fernão de Magalhães e completado por Elcano.

Há, pois, que saudar a iniciativa da publicação deste texto para que contribuíssem a Imprensa Nacional Casa da Moeda, aqui representada pelo seu Diretor de Edições e Cultura, Senhor Dr. Duarte Azinheira, bem como a Estrutura de Missão para as Comemorações do 5º Centenário da Primeira Viagem de Circum-navegação, também aqui representada pelo seu Presidente, o Senhor Dr. José Marques, pela mão do qual Fernão de Magalhães e o seu feito deixou de ser mais conhecido no estrangeiro que no seu país de origem.

Saúdo finalmente não só a Mestre Joana Lima, responsável pela tradução, a partir da versão francesa, como também e intencionalmente deixado para o fim, o Senhor Professor Henrique Leitão. Mesmo que não tivesse tido qualquer responsabilidade na produção desta obra e todos sabemos que teve, ele vai ser o responsável por uma lição sobre o tema do livro que aqui hoje nos vai ser apresentado que, bem a seu modo, será excelente, brilhante, esclarecedora e cativante. E estou certo que nada arrisco ao expressar-me por antecipação. É que é sempre assim!

Muito obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, 7 de fevereiro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

2ª SESSÃO CONJUNTA COM A FUNDAÇÃO OCEANO AZUL

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de fevereiro

Senhores Académicos, Senhores convidados,

Sejam bem-vindos à segunda sessão conjunta Academia de Marinha – Fundação Oceano Azul. Tudo deveria ter começado em fevereiro de 2021, mês em que, por decisão de ambas as partes, se passariam a realizar estas sessões com periodicidade anual. As condições de desenvolvimento da pandemia obrigaram, no entanto, a fazer adiar a nossa primeira sessão para maio desse mesmo ano.

Refiro este facto porque se tratou de uma sessão memorável que incluiu uma homenagem ao meu antecessor, Almirante Vieira Matias, com a presença da sua família mais próxima, a que se seguiu uma visita guiada ao Oceanário que todos os que estiveram presentes não irão esquecer.

Hoje, este ano e em fevereiro como combinado, nada temos para oferecer em retribuição. Apenas a nossa amizade, o gosto em os acolher nesta nossa e também vossa casa, para além do desejo sincero em fazer frutificar esta parceria.

O mar, pela sua dimensão e pelas potencialidades que comporta para o desenvolvimento da economia de Portugal é um tema que anualmente revisitamos através dos ciclos da economia do mar. Ao longo dos últimos seis anos, temas como Portos e Marinha Mercante, Energia, Ambiente (este sob coordenação do Dr. Tiago Pitta e Cunha), Manutenção e Construção Naval, Segurança Marítima e Marinha do Comércio, que futuro? foram abordados. E temas não faltarão para tratar neste e nos próximos anos, tal a importância e a transversalidade que o tema mar só por si desperta.

Mas temos de concordar que, para que tudo o resto faça sentido, teremos que a montante cuidar da sustentabilidade do Oceano. Daí ter sido escolhido para tema central desta sessão conjunta “Os desafios do Mar na perspetiva da sustentabilidade”. Para tratar este tema foi convidado o Professor Ricardo Serrão Santos, em representação da Academia de Marinha e a Fundação Oceano Azul faz-se representar pelo seu Diretor executivo, o Dr. Tiago Pitta e Cunha.

Ambos são especialistas nesta área que será abordada a partir dos subtemas “O Oceano para a década: contexto, desafios e respostas” e “A conservação do Oceano como uma estratégia para Portugal”, respetivamente, aproveitando este momento para formalmente os cumprimentar e agradecer a vossa disponibilidade que, pela dimensão do conhecimento científico de ambos, vem dar uma relevância especial a esta sessão.

E, nesse sentido, recordarei que a UNESCO e a Comissão Europeia indicam que até 2030, a literacia azul deve fazer parte dos currículos de todos os ciclos de ensino de todos os países-membros. O objetivo é, fundamentalmente, a sensibilização da sociedade para os perigos que o oceano enfrenta, agora mais do que nunca, sob a premissa de que cidadãos conscientes e informados são também cidadãos responsáveis.

A pandemia, a relação do Homem com a Natureza, as alterações climáticas e a utilização sustentável dos oceanos são desafios atuais e transversais. É especialmente urgente a consciencialização sobre a delapidação crítica dos Oceanos, que continua a agravar-se, relembrando sempre que o Mar pode ainda regenerar-se se lhe dermos essa oportunidade.

Deixar às gerações futuras um mundo mais sustentável deve ser uma obrigação nossa e o nosso legado. Educar é, por isso, vital. Educar para o entendimento da vasta importância da biodiversidade dos oceanos – este o maior sistema natural essencial para a regulação climática – capacitando crianças, jovens e adultos a desenvolverem práticas económicas ou de lazer, mais sustentáveis. Mas é sempre melhor deixar falar sobre este tema quem mais o estudou e continua a acompanhar a sua evolução.

Não quero terminar estas breves palavras sem de novo agradecer aos dois oradores a sua disponibilidade para hoje aqui nos apresentarem com os seus fundamentados contributos.

Ao Dr. Tiago Pitta e Cunha uma palavra mais pelo seu apoio a estas iniciativas culturais conjuntas, bem como pela sua luta ímpar a favor de um melhor conhecimento do mar e da sua sustentabilidade, luta que já vem muito de trás, mas que agora tem uma solidez maior por estar representada por uma Fundação Internacionalmente reconhecida pelos seus propósitos e pela sua obra.

Ao Senhor Professor Ricardo Serrão Santos dirijo um agradecimento singular e muito especial por ter conseguido dar resposta positiva a este convite para representar a Academia de Marinha nesta sessão conjunta apesar da sua carregada agenda como Ministro do Mar.

Muito Obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, 8 de fevereiro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

LANÇAMENTO DO LIVRO “HISTÓRIAS MARÍTIMAS DOS AÇORES, BATALHAS E COMBATES, PIRATAS E CORSÁRIOS. TEMPORAIS, NAUFRÁGIOS, PERDIÇÕES E OUTRAS HISTÓRIAS MARÍTIMAS”

APRESENTAÇÃO DO LIVRO

Palavras proferidas pelo Académico
Adelino Rodrigues da Costa, em 15 fevereiro

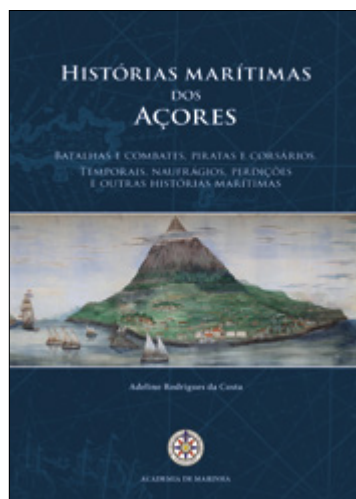
No dia 15 de fevereiro de 2022 foi apresentada uma colectânea de episódios da vida marítima açoriana intitulada *Histórias Marítimas dos Açores – Batalhas e Combates, Piratas e Corsários. Temporais, Naufrágios, Perdições e Outras Histórias Marítimas*, que foi editada pela Academia de Marinha.

Enquanto autor desse trabalho e como é costume nestas situações, pensara em convidar alguém que fizesse a sua apresentação pública, mas quando consultei o Senhor Presidente da Academia de Marinha sobre esse assunto, ele disse-me mais ou menos esta frase – “ninguém melhor do que tu pode apresentar o teu livro”. Nessas circunstâncias, coube-me a tarefa de apresentar as minhas *Histórias Marítimas dos Açores* no auditório da Academia de Marinha.

Ninguém é bom juiz em causa própria, pelo que me limitei a explicar, com a maior objectividade possível, o propósito que me orientara na preparação daquele trabalho e a fazer uma descrição breve do seu conteúdo, que é constituído essencialmente por duas partes: uma breve síntese histórico-marítima das ilhas dos Açores, a que se segue uma segunda parte com 71 relatos de acontecimentos a que chamei “histórias marítimas”.

Nessa apresentação, em vez da leitura de um texto que podia ser cansativo para quem me honrou com a sua presença naquela sessão, optei por uma coloquial apresentação apoiada em *power point*, que tende a ser mais expressiva e mais atraente.

Depois de referir algumas das fontes utilizadas e de agradecer os contributos recebidos, sobretudo das instituições culturais açorianas e do Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha, apresentei alguns dos episódios relatados nas *Histórias Marítimas dos Açores* e que são menos conhecidos, com referência a datas, locais e circunstâncias históricas em que ocorreram, mas assumindo que, certamente, o trabalho haveria de conter imprecisões, erros e omissões.



A ideia deste trabalho nasceu do meu intenso convívio com o arquipélago dos Açores, nascido em 1964 quando o meu Curso “Oliveira e Carmo” da Escola Naval, na sua viagem de instrução no N.E. *Sagres*, visitou as ilhas das Flores, Faial e S. Miguel. Depois, o meu convívio com a geografia e a cultura açorianas acentuou-se quando, como instrutor acompanhei algumas viagens de instrução de cadetes da Escola Naval, com uma comissão nas águas açorianas a bordo da corveta *Honório Barreto* e, por fim, com o serviço que desempenhei no Instituto Hidrográfico, em que percorri demoradamente todas as ilhas e procedi à recolha de informação, redacção de textos e captura de fotografias para o primeiro *Roteiro do Arquipélago dos Açores*, publicado em 1981 por aquele organismo da Marinha.

A história marítima dos Açores é tão diversificada e tão rica, que entendi poder contribuir para a sua divulgação, sobretudo junto daqueles que mais se interessam pela cultura marítima. Tanto a Unesco como a Comissão Europeia, referem a existência de mais de um milhar de naufrágios nas águas açorianas e esse número exprime a importância da história marítima do arquipélago, a que também se juntam os episódios das várias guerras que se travaram naqueles mares, as narrativas do corso e da pirataria nas ilhas, a epopeia da baleação açoriana, as erupções submarinas e os temporais que assolam aquela área do Atlântico Norte. Muitos episódios já estavam escritos por quem neles participou ou por quem os estudara cuidadosamente, mas muitos outros estavam dispersos por arquivos e por bibliotecas, relatados em monografias, textos académicos, revistas e jornais. Alguns ainda estavam vivos na tradição oral e, outros, encontram-se disseminados por plataformas digitais, com textos e fotos de que não se conhecem a autenticidade, nem os autores.



As “histórias marítimas” que selecionei foram redigidas com base em documentos e em bibliografia que são sempre indicados e destinam-se ao público não especializado, mas, eventualmente, poderão ser um ponto de partida para os leitores interessados no aprofundamento dos seus conhecimentos sobre a história marítima dos Açores. Tive o privilégio de contar com um prefácio subscrito pelo Almirante Francisco Vidal Abreu, presidente da Academia de Marinha e antigo Chefe do Estado-Maior da Armada, bem como com dois posfácios assinados pelos Professores Doutores Artur Teodoro de Matos e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, membros eméritos da Academia de Marinha e antigos docentes da Universidade dos Açores. Como referi na página 61 das *Histórias Marítimas dos Açores*, “este trabalho é um pequeno contributo para juntar aos esforços da museologia, da arqueologia marítima e de outros sectores culturais, no sentido da afirmação marítima e atlântica da identidade cultural açoriana”. Espero que sejam 296 páginas de boa leitura.

LANÇAMENTO DO LIVRO “DIÁRIO DE BORDO”

APRESENTAÇÃO DO LIVRO

Palavras proferidas pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra
Carlos Costa Ramos, em 3 de Março

Exmo. Sr. Almirante Vidal Abreu, mui Digníssimo Presidente da Academia de Marinha,
Exmos. Srs. Académicos,
Exmos. Srs. Almirantes, e demais Oficiais,
Exmos. Senhor Almirante Rodrigues Nascimento,
Exmos. Senhores ex-Comandantes da Fragata *Comandante Hermenegildo Capelo*,
Oficiais, Sargentos e Praças da Guarnição da Capelo de 1975.

Quero agradecer ao Senhor Almirante Vidal Abreu a oportunidade de lançar o *Diário de Bordo* nesta ilustre Casa e ao Senhor Almirante Rodrigues Nascimento ter aceitado apresentá-lo, tendo sido um dos Comandantes da *Fragata Comandante Hermenegildo Capelo* de que este *Diário de Bordo* conta uma das suas mais importantes missões.

Não podemos contar com a presença do Comandante Filipe Mendes Quinto, Comandante da *Fragata Comandante Hermenegildo Capelo* em 1975, durante a extraordinária Missão que esta obra relata, pela voz da sua guarnição. Falei com ele há horas. Está bem, mas impossibilitado de estar presente. No entanto, quero-lhe deixar aqui uma singela de homenagem pois a missão de 1975, - a Missão associada às independências de Moçambique e de Angola -, foi coroada de êxito, única e exclusivamente, pela qualidade de um Comandante que soube, durante o conturbado processo revolucionário em curso em 1975, com muito engenho e arte, transformar um navio que larga para uma longa missão com uma guarnição inexperiente, muitos embarcados de véspera e sem Período de Treino Básico, numa unidade pronta para a essa exigente missão e para o combate, se tal fosse necessário.

Quanto ao livro e ao seu autor, quero precisar que sou apenas o coordenador das diversas contribuições que muitos membros dessa extraordinária guarnição quiseram incluir, pelo que a obra se pode classificar de coletiva sendo o trabalho do coordenador de muito menor valor que tudo o que a ela relata.



Porquê este livro e porque se intitula *Diário de Bordo*? Uma resposta imediata é porque os Marinheiros são diferentes. Aliás é sob esta expressão, na sua forma interrogativa, que o coordenador desenvolve a Introdução ao *Diário de Bordo*. Socorrendo-se de um texto de título semelhante, *Porque é que os Marinheiros são diferentes?* do CALM USN Winnefeld, que desenvolve extensivamente as razões pelas quais os marinheiros são diferentes dos seus camaradas do exército e da força aérea. Dentre as muitas diferenças que enuncia e fundamenta, quer sejam relacionadas com o espaço em que as operações se desenvolvem, com as características das operações navais, da configuração única dos navios de guerra e da peculiaridade da vida a bordo, há uma que quero salientar, e cito:

“Um marinheiro lembra-se sempre do seu primeiro navio, não há oficial que não se lembre dos nomes do marinheiro do leme e do vigia do seu quarto, bem como das situações que enfrentaram juntos, no mar, ou no porto. Uma das experiências mais gratificantes para o homem do mar é recordar os ‘bons tempos’ quando se encontra com antigos camaradas de guarnição. Esta experiência vivida pelos marinheiros, ao longo das suas carreiras, gera um sentimento de lealdade entre as guarnições e com a Marinha, sendo um elo que não tem correspondente nos outros ramos”

Em que é que a atraente visão sobre os marinheiros que se alonga na Introdução interessa a este *Diário de Bordo*? Julgo que as experiências relatadas nesta obra se enquadram plenamente na descrição dos marinheiros exposta pelo Almirante Winnefeld. Os perigos e dificuldades que ultrapassaram, os momentos de confraternização, os mares por onde navegaram, as experiências que viveram, os quartos noturnos, as tempestades sofridas, a observação do firmamento e pela profunda transformação política que ocorreu no país – transformação intimamente ligada ao propósito da missão aqui relatada, moldaram este grupo de marinheiros que, depois da sua importante missão, ainda mantêm o amor pelo seu navio, saúdam o seu Comandante e reiteram a amizade pelos seus Camaradas.

Foi exatamente isso que aconteceu. Quarenta anos depois da missão da fragata *Comandante Hermenegildo Capelo* em 1975, reuniu-se a câmara de oficiais a que se juntaram alguns sargentos e praças para confraternizar e relembra essa missão que deu origem ao subtítulo deste *Diário de Bordo* ou seja:

A extraordinária Missão da fragata NRP *Comandante Hermenegildo Capelo*, contada pela sua guarnição que, em 1975, fez o périplo de África, participou no processo da independência de Moçambique e de Angola e ficou conhecida como “Nau das Independências”.

Demonstrada a origem do subtítulo, resta-me justificar o título pois *Diário de Bordo* não é uma expressão naval. Num dos encontros posteriores à celebração dos 40 anos da Missão de 1975 da *Capelo*, o Marinheiro Eletricista Rosa partilhou um pequeno caderno onde tinha anotado, dia a dia, onde estávamos, os portos visitados, as milhas navegadas e outras efemérides e que intitulou de *Diário de Bordo*.

Até aí era um documento pessoal e inédito. Pouco depois, um outro Marinheiro, o Eduardo Camilo, marinheiro de manobra, exímio marinheiro do leme e patrão do *gasolina* que nenhum dos oficiais esquece, também fazia a faina da proa, na qual o Marinheiro Rosa manobrava o guincho. Ambos estavam numa posição privilegiada para apreciar as aterragens e trocar pensamentos nas largadas. Assim, quarenta anos depois, as duas mentes fundiram-se e, sobrepondo-se à simples cronologia dos eventos, enriquecem o texto inicial com os sentimentos profundos subjacentes a uma missão exigente, longa e num período excecional da história nacional. Os Marinheiros chamaram a esse texto *Diário de Bordo* que, assim, ficou como título da obra e que é, também, o título do primeiro Capítulo.

Esse texto, que o coordenador circulou por todos envolvidos, recebeu diversas e alargadas contribuições contando peripécias e histórias desde a largada de Lisboa a 27 de Janeiro de 1975 até à chegada a Moçambique a 25 de Março, com escalas em S. Vicente, Ana Chaves e Luanda. Três meses depois de ter chegado a Moçambique, a 24 de Junho de 1975 a *Capelo* suspende em águas territoriais de Moçambique já país independente. De regresso a Angola, dobrou o Cabo da Boa Esperança pela última vez. Foi um momento pleno de emoção que a guarnição não esquece e bem regista. Para resumir, a *Capelo* ficou em Angola até à sua Independência a 11 de novembro de 1975, como adiante mencionarei.

Havendo necessidade de ilustrar a capa, pedi ao Comandante Alvarenga Rua, notável pintor de temas navais, e também oficial dessa guarnição, que recordasse numa pintura um momento único da missão. Agradeço-lhe a pronta resposta e o seu acordo para ilustrar não só a capa do *Diário de Bordo*, mas também ter facultado o quadro que agora se apresenta no cavalete e que intitulou de:

Capelo, o último navio português a sair do Índico, deixando o Cabo da Boa Esperança por Estibordo depois de há mais de 500 anos Bartolomeu Dias o ter cobrado na direcção oposta.

Fica assim justificado o título – *Diário de Bordo*, o subtítulo que indica o seu objeto - *o relato da missão da Capelo de 1975 contado pela sua guarnição* - e a ilustração da capa com o quadro da *Capelo* assinalando *no fim da presença portuguesa no Índico*.

Concluído o primeiro capítulo, a tarefa do coordenador foi de desenvolver outros capítulos que ampliassem os eventos inicialmente descritos pelos Marinheiros e que desse uma sequência narrativa que contribuisse para os objetivos da sua publicação. Pareceu-me adequado incluir o Relatório do Comandante relativo a essa missão, documento provavelmente nunca lido depois da sua distribuição inicial em 1976. Este Relatório está reproduzido na íntegra do seu corpo e permite completar a descrição inicial dos marinheiros com elementos formais e, assim, reforçar o valor histórico do primeiro, constituindo o Capítulo 2. Quero agradecer ao Diretor da Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico ter autorizado a sua reprodução. A este relatório, o Comandante Mendes Quinto adicionou relatos muito interessantes de vivências bem gravadas na sua memória e, que sendo inéditas, quis partilhar especificamente para esta obra.

Embora referidos no Diário de Bordo dos Marinheiros e no Relatório do Comandante há, entre muitas outras, três importantes componentes da missão que são ampliadas no Capítulo intitulado a “Nau das Independências”. Uma foi o transporte de um batalhão da Frelimo da Tanzânia para Moçambique, missão que nunca tinha sido atribuída a um navio da Armada. Outra foi o apoio às Nossas Forças nos últimos dias da soberania portuguesa em Moçambique e em Angola sendo um dos últimos navios a largar desses territórios, o que também nunca tinha acontecido antes. Por fim, e já no regresso à Base Naval de Lisboa, por alturas do Golfo da Guiné, descreve-se com detalhe o salvamento e apoio a traineiras que tinham largado de Angola antes da independência o que deve ser considerado como uma ação humanitária e de salvaguarda da vida no mar, pouco conhecida e não reconhecida, mas de que a guarnição da *Capelo* de 1975 se pode orgulhar.

O *Diário de Bordo* contém também elementos artísticos, fruto da imaginação dos marinheiros que, para além do retrato do Comandante Mendes Quinto pelo distinto pintor Comandante Alvarenga Rua, também inclui uma *Ode à Capelo* declamada pelo Comandante Mendes Quinto no momento do afundamento da *Capelo*, como recife artificial, em frente de Alvor, bem como outras ilustrações de autoria dos marinheiros.

Num outro capítulo, e para Memória Futura, faz-se uma síntese da vida da *Capelo* e das inúmeras missões que realizou com sucesso. Teve quinze Comandantes e terminou a sua vida operacional após quarenta anos de bons e leais serviços. Contudo, ao contrário do destino de todos os navios, quase sem exceção, não foi desmantelada. A *Capelo* teve a sua vida prolongada e existe hoje transformada em recife artificial ao largo de Alvor, onde a vida marinha se agrega e a torna imortal, porventura o fim nobre de um navio de guerra. O *Diário de Bordo*, na contracapa, mostra fotografias da *Capelo* já recife artificial.

A esta condição de Imortal pode associar-se igualmente à *Fragata Comandante Hermenegildo Capelo* ser o único navio da Armada, e certamente o único no mundo que, enquanto navio da nação soberana participou ativamente no processo de transição para a independência de partes dessa mesma nação, como ocorreu em Moçambique e Angola em 1975 e Timor, vinte e cinco anos depois, em 2000 sob o comando do atual VALM Pires da Cunha.

O desenvolvimento do *Diário de Bordo* ocorreu em tempos de pandemia com todas as restrições que conhecemos e que fez interromper o saudável convívio anual da guarnição da *Capelo* de 1975. No entanto, apesar de todas as limitações, foi possível organizar na Sociedade de Geografia, no dia 6 de outubro de 2020, uma pequena cerimónia de distribuição de uma primeira edição, sendo hoje o lançamento da segunda edição revista, aumentada e prefaciada pelo CALM Casqueiro de Sampaio, o último Comandante da *Capelo*, a quem mais uma vez agradeço as palavras que muito enriquecem o *Diário de Bordo*.

Para além do objetivo principal do Livro, que é homenagear o navio, o seu comandante e a sua guarnição de 1975, há também o objetivo de deixar esta história escrita para os nossos netos e, pela benevolência do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vidal Abreu partilhar agora com Vossas Excelências alguns dos eventos neles relatados e deixar esta obra

nas bibliotecas da Marinha e dos Clubes. Por isso, entendeu o Coordenador também deixar algumas reflexões pessoais, em tempos de pandemia, em textos em Posfácio intitulados de *Ensaio sobre a pandemia* e *Consequências estratégicas da pandemia*.

Por fim, resta-me agradecer a todos elementos da guarnição da Capelo que contribuíram com textos, relatos e ideias para que este *Diário de Bordo* possa representar uma homenagem ao Nosso Navio, ao nosso Comandante e à nossa Guarnição desejando-lhes bons ventos e mar de feição, agradecimento e votos extensivos a todos os ex-Comandantes da *Capelo* aqui presentes.

Obviamente, como coordenador da obra e seu editor qualquer erro ou omissão é da minha inteira responsabilidade.

Ao Senhor Almirante Vidal Abreu, Presidente da Academia de Marinha, mais uma vez agradeço a oportunidade do lançamento do *Diário de Bordo* nesta ilustre casa e ao Almirante Rodrigues Nascimento o ter aceitado fazer a sua apresentação. O Almirante Rodrigues Nascimento foi Comandante da *Fragata Comandante Hermenegildo Capelo* de Setembro de 1986 a Julho de 1988 e meu Comandante no Submarino Albacora em 1976 e 1977.

LANÇAMENTO DO LIVRO “DIÁRIO DE BORDO”

APRESENTAÇÃO DO LIVRO

Palavras proferidas pelo Contra-almirante
Luís S.D.R. Nascimento, em 3 de março

Exmo. Sr. Almirante Vidal Abreu, mui Digníssimo Presidente da Academia de Marinha,
Exmo. Srs. Académicos,
Exmo. Srs. Almirantes e, os demais Oficiais,
Exmo. Sr. Comandante Costa Ramos, Coordenador da obra que hoje vai estar em foco,
Exmos. Srs. Membros da guarnição da Fragata “H. Capelo”, navio que originou este relato que vai ficar como um marco escrito na História da Marinha. Não posso deixar de destacar os então, Ex-Marinheiros Eletricista Carlos Rosa, Manobra Eduardo Camilo e Telegrafista Alexandre Sá, os quais com a sua perspicácia e oportunidade, fruto de uma experiência pessoal, coligiram elementos e contributos, teceram comentários e deram forma às notas, as quais acabaram por incentivar e promover, o lançamento desta obra, e voluntariou o acréscimo de outros depoimentos esclarecedores,

Exmas. Sras. e Exmos. Srs.,

Antes de iniciar esta apresentação, se me for admitido, gostaria de dedicar uma palavra de solidariedade sem qualquer reticência, ao povo da Ucrânia e manifestar o lamento pelos inimagináveis e tristes acontecimentos que esse povo sofre no solo-pátrio, para os quais o mundo inteiro não tem estado insensível e tem demonstrado grande unidade e apoio.

Retomando a ordem do dia, digo, como se pode deduzir das palavras que relatam sob a minha vida naval, estou indiretamente ligado à efeméride de hoje por ter sido, também, Comandante da “H. Capelo”, aliás com referido pelo Comandante Costa Ramos.

Antecipadamente, gostaria de esclarecer os menos avisados de que esta apresentação ocorre na sequência de uma anterior realizada em 6 de outubro de 2020, na Sociedade de Geografia, a qual devido à COVID-19 não teve a dimensão e o reconhecimento público merecedor, não tendo sequer no contexto naval qualquer relevância. No sentido de dar à obra uma maior projecção, principalmente na esfera naval, fomos convocados e convidados a vir a este auditório para que o livro recebesse os omissos créditos navais e permitir através da efeméride obter maior e devido reconhecimento e lustre, e ser inscrito no espólio desta Academia numa dimensão adequada.

Posso, com alguma ênfase, afirmar que não fui eu que tive a opção e o privilégio de escolher o livro a apresentar, mas por antítese, ter sido o “Coordenador” da obra a procurar-me

e a vir ao meu encontro para me propor a apresentação dum livro por ele alinhado e posto em forma, fato ao qual não pude ficar insensível, anuindo com a minha participação. Ao considerar uma exigência natural e necessária, presumivelmente, numa escolha entra as possíveis, porque haveria outras pessoas mais qualificadas, e que poderiam conduzir este evento, dando-lhe maior brilhantismo e sucesso. Seja como for, ao dizer Presente, me prontifiquei para com humildade e satisfação apresentar esta obra, que grande significado tem para alguns dos presentes.

Considero ter sido afortunado por me ter sido concedida esta grande honra, e sem descurar a responsabilidade inerente, irei proceder ao lançamento e apresentação deste outro contributo enriquecedor da História Naval. Pena tenho por estarmos a perder a “memória” e a “imagem” dos inúmeros e variados outros acontecimentos retidos em todos aqueles que, nos últimos setenta anos, não se abalancaram a escritos idênticos ao que está aqui hoje sob escrutínio. Relatos contributivos semelhantes ao presente, não são frequentes, mas são importantes, úteis e apreciados por poderem constituir referências e base, para a interpretação e avaliação dum período histórico como o que atravessámos no terceiro quarto do século passado.

À parte o objetivo deste momento gostaria de aproveitar a ocasião e dizer que por pura coincidência ele me faz recordar um diário manuscrito por meu avô, à semelhança do que fizeram os Ex-Marinheiros acima referidos, notas que permiti fotocopiar e que está inscrito no acervo da Biblioteca Central de Marinha, arquivado em forma de livro. O meu avô era, à data, o Chefe do Curso de Guardas-Marinhas, que realizou a Volta ao Mundo, no Cruzador “S. Gabriel”. O Navio largou de Lisboa, no dia 11 de dezembro de 1909 com destino a Cabo Verde, para a partir da cidade da Praia, iniciar a Viagem de Circum-navegação, no dia 28 de dezembro de 1909 durante a Monarquia e terminar na mesma cidade, no dia 31 de março de 1911, durante a República.

Retomando a singradura do meu propósito, a obra que me foi dado apresentar, que é um magnífico trabalho, onde estão reunidos diversos depoimentos, vivências e experiências de um conjunto de homens que no cumprimento dos desígnios de uma missão nacional, a transformaram num retrato digno e exemplar de um Quadro Naval, merecedor de se perpetuar no tempo, para além dos momentos vividos, e ter no futuro o devido reconhecimento.

A obra classifica-se por si própria, com o seu título “*Diário de Bordo*”, integrando dois géneros de escrita - Viagens e Diário. É um livro que poderia ter adotado o título mais sugestivo de “Nau das Independências”, embora na sua Capa lhe faça uma alusão indireta e menos relevante, onde se reproduz um retrato perfeito da Fragata “H. Capelo”, pintado pelo Comandante Alvarenga Rua.

A sua narrativa dá a conhecer o dia-a-dia ao longo das suas derrotas, quer para, de e nos Oceanos Índico e Atlântico Sul, na prossecução e cumprimento da missão que era participar no processo de Independência de Moçambique e Angola, no ano de 1975. Foi nesse desempenho que adquiriu um segundo nome, “Nau das Independências”, à semelhança de famosos escritores, um pseudónimo se assim posso chamar. Igualmente, em data anterior, a Fragata

"Pero Escobar" passara a ser conhecida por "Gina", uma atriz italiana de renome na época, pelas linhas invulgares e atrativas que ambas possuíam. Vinte e cinco anos volvidos, por acaso ou intenção, a "Hermenegildo Capelo" ainda se viu envolvida na Independência de Timor, reforçando com essa mais recente missão o seu nome fictício.

Numa visão multifacetada e numa abordagem sintética, o livro descreve o périplo do navio por esses mares bem conhecidos dos portugueses desde há cinco séculos e onde com esta última missão deixámos definitivamente de marcar a nossa presença.

A visão por mim caracterizada, pretende salientar na descrição, uma observação segundo um plano informal da guarnição de modo pessoal e atento, configurando relacionamentos, exprimindo observações e analisando e descrevendo situações, enquanto, a outra vista num plano diferente com caráter mais formal e oficial, constatada e narrada pelo Comandante, num relatório submetido aos seus superiores, segundo regras padrão e objetivas, específicas e pré-determinadas, não dando possibilidade a grandes divagações.

Não se contradizendo, ambas são, contudo, complementares e por vezes sobrepostas, mas com as inflexões inerentes aos seus propósitos e às suas fontes, origens, sensibilidades e sentimentos expressos. Também, algumas fotografias ilustram, memorizam e identificam alguns dos participantes nos eventos.

Após a minha leitura do livro gostaria de referir, que a "H. Capelo" zarpou de Lisboa, com uma guarnição heterógena e repescada noutros navios e em terra, há última da hora e mesmo na véspera da partida, para preencher os diversos lugares necessários uma lotação reduzida estabelecida à data da partida. Com um treino ainda insipiente, desequilibrado e com manifesta falta de experiência, que lhe garantisse um mínimo de segurança e entrosamento, acabou por cumprir sua missão com excelência, como de um grupo de homens a trabalhar em uníssono e sintonia, há longo tempo, como de uma família se tratasse. Foi uma equipa solidária, que se transformou, transcendeu e transpôs barreiras, durante os dez meses ausentes da Terra Pátria, ganhando um forte espírito de coesão e sentido de irmandade, o qual tem sido perpetuado ao longo dos quase 47 anos posteriores, demonstrado através de almoços, reuniões e ligações particulares de acordo com os laços de amizade estabelecidos nessa viagem.

A partir daqui devemos olhar para o relato da comissão, como uma simbiose das notas coligidas pelos Ex-Marinheiros anteriormente referidos, outras histórias a valorizar o conteúdo e informação retirada do relatório do Comandante.

A Comissão ao ser decidida e anunciada em fins de outubro de 1974, surpreendeu muitos, porque não se esperava a atribuição de qualquer meio naval para o ultramar, considerando estar em marcha o processo de independência dos territórios portugueses em África, como ainda, pelo fato de contrariar, a divulgada palavra de ordem de "nem mais um soldado para o ultramar".

Sobrepondo-se o interesse nacional a tudo e a todos, à Fragata "H. Capelo" foi ordenado largar no dia 27 de janeiro de 1975, com a missão superior de reforçar o dispositivo naval de

Moçambique, ficando subordinado ao Comando de Moçambique antes de 31 de março, e que no seu trajeto deveria exercer ações de soberania e fiscalização. Indicava algumas restrições para o seu trajeto, como listava os portos a visitar e o tempo de permanência nestes. (p.119-120)

Do relatório do Comandante - extraído do registo da Execução da missão nas Áreas Operacionais, de Cabo Verde, Moçambique e Angola, que o navio cumpriu um largo espectro de missões - “a ação de soberania, a fiscalização da costa, a proteção das Nossas Forças e transporte de militares portugueses e dos movimentos da FRELIMO, MPLA, UNITA, FNLA além de elementos da população refugiados das zonas de operações de guerra em Angola.”. (p. 88)

Com o conhecimento prévio dessa missão, a ansiedade e inquietação principal, a partir de novembro de 1974, recaiu numa revisão adicional das capacidades e meios do navio, preparando-o para uma longa comissão, culminando em janeiro de 1975, com a efetiva ordem da sua execução.

Podemos afirmar que a comissão se desenrolou sob fortes contingências, devido às condições vigentes, no Continente com a revolução em curso e em África pelo fato de se encontrar ainda em curso os processos de Independências de Moçambique e, principalmente, em Angola onde não havia unanimidade de liderança e segurança. Apesar disso, a guarnição atingiu altos padrões atitude, procedimento e sensatez.

Afirma, o Comandante no seu relatório:

“... não posso deixar de pôr em relevo o comportamento impecável de toda a guarnição, quer nos contatos, e por vezes difíceis, com as populações dos portos visitados ... nas relações com os milhares de passageiros, refugiados, e militares transportados ... A guarnição da “Capelo” deu exemplos de maior civismo e compreensão, suportando com dignidade todas as situações ...” (p. 102)

A viagem iniciada em 1975, no dia 27 de janeiro e terminada, no dia 22 de novembro, teve 5 escalas principais, separadas pelos respectivos trânsitos - C. Verde, S. Tomé, Angola, Moçambique e Angola.

A “H. Capelo” largou de Lisboa a 27 de janeiro, com a guarnição invadida por pensamentos que os corroía interiormente, numa mistura de sentimentos, interrogações e curiosidades envolvendo a segurança das famílias, amigos e namoradas, deixados em Lisboa, a indefinição da necessidade desta missão e dúvidas quanto ao regresso, a evolução política confusa do país, ainda por estabilizar. (p. 24)

A aplicação das tradicionais praxes dos mais antigos aos mais marretas, vai amenizando e integrando os menos recetivos no dia-a-dia de bordo. (p. 24)

O navio segue a sua derrota calma e pacífica para sul, com destino ao arquipélago de Cabo Verde, passando próximo das ilhas Selvagens, onde tem uma primeira ação de fiscalização e deteta a presença suspeita de um arrastão russo. (p. 25 e 103)

Passa ao largo do arquipélago das Canárias, sendo o navio invadido por peixes voadores, curiosidade para alguns e reforço do “rancho da porca” para outros. (p. 25)

O Comandante antes de atingir a primeira escala decide reunir a guarnição, esclarecer e levantar dúvidas. Identifica o objetivo da comissão, realça as características dos africanos e aconselha ao não envolvimento em conflitos com os locais. (p. 26)

A 01 de fevereiro atraca o navio no Mindelo, S. Vicente, Cabo Verde, iniciando uma estadia de quase um mês na região, realizando nesse período algumas curtas visitas às ilhas de Santiago (cidade da Praia), Brava (Furna) e Fogo (circum-navegação), Sal (Santa Maria) e novamente Santiago (cidade da Praia) para daí rumar a S. Tomé. (p. 26 a 32)

No período de 04 a 26 de fevereiro, as manhãs foram ocupadas com a instrução do Plano de Treino Básico (PTB), agora com a guarnição completa, a qual adquiriu um adequado estado de prontidão operacional, apesar da falta de duas valias - prática de exercícios de artilharia e treino da força de desembarque. (p. 27)

O navio com uma estadia mais longa no Mindelo, onde a guarnição ia de licenças a terra, comprando as suas primeiras recordações, e procurava apreciar e conhecer os rituais e prato típico cabo-verdianos, comendo a típica "cachupa" (famoso prato típico da gastronomia), ouvindo as famosas "mornas" (género musical e de dança, proclamado Património Cultural Imaterial da Humanidade) e participando nas originais "coladeiras" (género musical e de dança) e "picapadas" (antigos bailes particulares de gira-discos). (p. 27/28)

Ainda na ilha de S. Vicente, a guarnição visita a inexorável praia da Baía das Gatas, levando de bordo almoço para um piquenique. (p. 28)

Também se constata pela primeira vez, o contraste entre a realidade declarada de uma crescente animosidade de uns e a amizade de outros. Não esqueçamos que as Independências vêm próximo. (p. 29)

A 26 de fevereiro embarca em S. Vicente, um animado contingente do Exército, de regresso à Metrópole com destino à ilha do Sal. Durante a viagem a alegria desaparece perante as agruras e inferno do enjoo, e o grupo naquelas poucas horas anseia por chegar ao destino. Explicito um diálogo interessante entre um soldado e um marinheiro. Dizia o soldado - "Cum camandro ..., como é que vocês conseguem suportar tudo isto ...?" Responde o marinheiro - "Pois ..., é que há homens para tudo, até para andar no mar". (p. 30)

A 28 de fevereiro deixa a "H. Capelo" a cidade da Praia, em Santiago, Cabo Verde, com destino a Ana Chaves, S. Tomé. (p. 31)

A concretização da Independência do arquipélago de Cabo Verde sucedeu a 05 de julho com o navio em Angola.

A menos de metade da singradura da cidade da Praia para Ana Chaves, ao largo da Serra Leoa, a Fragata cruza-se com os Navios Patrulha "Rovuma" e "Cunene", os quais com os navios a pairar, acabam por efetuar reabastecimento de combustível e víveres, e entrega de correspondência. (p. 32 e 103)

A 06 de março, em Ana Chaves, S. Tomé, onde alguns marinheiros aproveitam para se abastecerem de água potável para evitar e substituir a água dessalinizada produzida no navio. (p. 32)

Em Ana Chaves aproveitou-se a escala tendo sido proporcionados passeios, num inebriante e perfumado ambiente de aromas tropicais, às excelentes Plantações de café/cacau, à paradisíaca Lagoa Azul e à agulha vulcânica do Pico Cão Grande. (p. 33)

A 07 de março a “H. Capelo” largou de Ana Chaves, S. Tomé, com destino a Luanda, Angola, onde chega a 09 de março. (p. 33)

A Independência do arquipélago de S. Tomé e Príncipe teve lugar a 12 de julho com a “H. Capelo” em Angola.

A 07 e 08 março realiza-se a tradicional “Festa do Rei dos Mares”. É uma realidade sempre vivida por todos os marinheiros da Marinha Portuguesa, desde o século passado, ao atravessarem o Equador pela primeira vez.

A passagem do paralelo 0º, obedece a um ritual, aliás, com raízes indecifráveis, quer no tempo como a sua origem. No entanto, há quem atribua aos portugueses, os primeiros navegadores a atravessar o Equador, a origem do chamando de início “Batismo Equatorial”. Esta tradição é normalmente praticada pelos navios de guerra e marinha de cruzeiro, sendo explorado o seu sentido lúdico e de diversão.

Na “H. Capelo”, todo o cerimonial para cumprir a tradição começou depois de se ter atravessado o paralelo do Equador, ao fim do dia 07 de março. A escolha do local, a construção de uma piscina lona com água salgada e outros artefactos são cuidadosamente confecionados e aprontados.

A “H. Capelo”, recebeu a visita do Rei Neptuno, (personalizado pelo Ex-Marinheiro Alexandre Sá), que deixa nas águas circundantes uma escolta de tubarões. Com pompa e circunstância - Comandante fardado a rigor acompanhado por clarim e tambores, aguarda ao portaló a chegada do Rei dos Mares para dar início a cerimónia.

A praxe é detalhada e longamente descrita no livro, com notas e fotografias do Marinheiro Sá, mencionando as figuras participantes, discursos e diálogos de oportunidade, caracterizando os pormenores uniformes e vestes, os libelos acusatórios dos neófitos transgressores - os réus, sujeitos a julgamento apesar da inócua ação dos advogados defesa, para posteriormente cumprirem castigos, hilariantes para os presentes e por vezes causticas para os punidos, e depois serem estes submetidos ao batismo. Terminada a cerimónia seguiu o séquito pelo navio desaparecendo nos seus meandros, retomando-se a rotina normal e recordando os instantes gozados. (p. 33 a 46)

De 09 a 18 março em Luanda, o navio reabastece-se de combustível, água e viveres, a preparar a viagem para Lourenço Marques.

Enquanto atracado na Base Naval de Luanda, nas Instalações Navais da Ilha do Cabo, observa-se um grande congestionamento de pessoal militar - guarnições e fuzileiros, empacotando, quer material quer armamento importante, a enviar de regresso para o Continente.

A escala é principalmente de passagem e lazer, sem atribuição operacional. Nas visitas à cidade de Luanda assiste-se a um frenético e inusitado movimento de pessoas, numa ansiedade de garantir um regresso pacífico à Metrópole, vendendo ao desbarato o desnecessário e levando o essencial.

A multidão pulula por toda a cidade e a guarnição aproveita o tempo de descanso na procura de entretenimento, compra de livros, discos ou peças da arte indígena que façam recordar a escala, como ocupam o tempo nas mariscadas ou a comer o famoso Frango à Marialva.

A 11 de março, o Comandante apreensivo e preocupado, reúne a guarnição e informa a notícia recebida dum ataque de um aéreo ao RALIS. Perante esta informação, o navio assume um estado de prontidão, que lhes garanta o imediato regresso a Lisboa, indo fundear na restinga a aguardar instruções. Soube-se mais tarde ter sido uma tentativa de contragolpe sem sucesso, voltando a vida de bordo à normalidade. (p. 48)

A 18 de março, a "H. Capelo" larga de Luanda e prossegue a sua viagem para Moçambique.

De 18 a 22 de março, a Fragata na sua derrota para sul. O navio avista por bombordo a Baía dos Tigres (um antigo istmo hoje uma ilha, desde 1962), o rio Cunene, o deserto da Namíbia, o Cabo da Boa Esperança iniciando as guinadas de rumo para contornar no continente africano o seu ponto mais meridional, o cabo das Agulhas, o qual demarca a separação dos oceanos Atlântico do Índico. Nesta singradura, nas proximidades do Cabo e com recurso à informação meteorológica, o navio abrandou o seu andamento para passar no intervalo de duas depressões e depois aumentar a velocidade para escapar aos seus efeitos. (p. 49 e 90)

De 23 a 25 de março navega-se no quadrante de nordeste ao longo da costa oriental africana, passando ao largo de Porto Elizabeth e Durban, até se atingir Lourenço Marques.

A 25 de março a "H. Capelo" aportou em Lourenço Marques e fica atribuído ao Comando da Área Operacional de Moçambique.

Durante as três semanas seguintes, de 25 de março a 14 de abril, retomou a instrução e exercícios no porto, incindindo em especial em posto de artilharia e organização da força de desembarque e ainda treino de mar. (p. 93)

Sempre que esteve atracada em Lourenço Marques, a guarnição quando ia de licença, soube apreciar tudo o que a cidade oferecia, desde a excelente cerveja Laurentina acompanhada do camarão tigre ou castanha de caju, à degustação em restaurantes e esplanadas e entretenimento no cinema. (p. 51/52)

Na cidade observava-se um ambiente de grande instabilidade social, com a população branca inquieta e insegura. (p. 128)

A 14 de abril, na continuidade do treino, o navio rumou ao arquipélago das Ilhas Primeiras (constituído por cinco ilhas-barreiras – Silva, Fogo, Coroa, Casuarina e Epidendro) situado a Oeste do canal de Moçambique e próximo da cidade de Angoche (antiga António Enes), hoje declarada Zona de Proteção Ambiental. (p. 50)

O navio fundeou no porto da Furna, na ilha do Fogo, a maior das cinco ilhas, a partir de onde deu início ao treino de mar. As duas valias do PTB em falta, - a prática dos exercícios de artilharia e a formação e desempenho da força de desembarque foram realizadas nessa área, durante os quatro dias. A ilha da Coroa, por ser despovoada, serviu de alvo para tiro de superfície e tiro antiaéreo, com as peças de 100 e 40 mm, onde se colocaram alvos em terra e

balões com refletor de radar. As ilhas de Casuarina e Fogo permitiram a realização do treino de tiro de armas ligeiras, exercícios de desembarque e reembarque em botes de borracha da Força de Desembarque. (pg. 93/94)

De 18 a 20 de abril, a “H. Capelo” rumou a Lourenço Marques onde permaneceu.

A 26 de abril comemorou-se o 7º Aniversário da “H. Capelo”.

A data do aniversário, marcada pelo dia do aumento ao efetivo dos navios da Armada - 26 abril 1968, foi assinalada com o navio a embandeirar em arco, como estivesse a vestir o seu melhor traje, distribuindo as bandeiras do Código Internacional de Sinais, interligadas da proa à popa ligando os mastros em arco e em paralelo com um sistema de iluminação, para que fosse visível de dia e de noite. Nesse dia, o rancho foi melhorado, a guarnição fardou-se com o melhor uniforme e reuniu-se numa única mesa montada no espaço mais largo do navio. Fez-se um bolo alusivo, apagado as velas, cantado os “parabéns” e dividido o bolo por todos. Houve discursos de quem de direito e participação de elementos da guarnição em grupos musicais ou teatrais. Foi um dia festivo para a “H. Capelo”. (p. 52)

De 08 a 10 de maio, a “H. Capelo” larga de Lourenço Marques para uma visita de lazer, soberania e presença à Ilha Moçambique. (p. 53)

A 10 de maio fundeia na Ilha de Moçambique e onde se contata uma população maioritariamente islâmica e hindu, e tudo parece místico e exótico. Os elementos da guarnição de licença em terra, adquiriram alguma arte indígena, búzios e missangas e comeram as saborosas lagostas. (p. 53/54)

De 11 a 14 de maio, a Fragata, no seu transito da Ilha de Moçambique para sul, fez uma última visita curtíssima à ilha do Fogo, prosseguindo no seu caminho para Lourenço Marques. Nesta singradura, o navio sofreu a turbulência do mau tempo, levando alguns marinheiros mais sensíveis a chamar pelo “Gregório”. (p. 54/55)

A 14 de maio atraca ao fim do dia em Lourenço Marques para descansar o pessoal depois da intempérie e preparar a visita à Tanzânia constituindo uma Força Naval. (p. 55)

De 24 a 26 de maio, a Força deixa Lourenço Marques e rumo a nordeste, indo atracar, numa escala de cerca de 7 horas, no importante porto comercial de Nacala. (p. 55)

De 26 a 27 maio, a Força efetua o transito Nacala -Tanzânia, ultrapassa a foz do rio Rovuma, fronteira norte entre Moçambique e Tanzânia. (p. 55)

De 27 maio a 01 junho, a Força Naval, liderada pela “H. Capelo” e integrando as Corvetas “Gen. Pereira d’Eça” e “João Coutinho”, acompanhada pelo Navio-tanque “S. Bráz”, como unidade independente, vão participar na visita de 5 dias, à Tanzânia. (p. 88 e 128)

A Força fez 3 escalas, uma a 27 maio e outra a 01 junho, ambas curtas ao porto de Mtwara, e uma terceira principal a Dar-es-Salam, no intervalo dessas datas. (p. 56-57)

Como manda o Cerimonial Marítimo foram apresentados cumprimentos ao Ministro da Defesa, Hon. Sokoing, tendo sido retribuídas com a ida a bordo da “H. Capelo” do Secretário da Marinha, Lt. Col. Makunda. (p. 102)

A visita caracterizou-se por alguns aspetos pertinentes de serem mencionados, como:

- a surpresa e pouco comum visita, considerando que foi a partir dessa região que foram lançados os guerrilheiros da FRELIMO contra os portugueses estacionados no Niassa e por existirem de parte a parte receios mútuos; (p. 56)
- a ocorrência de um episódio de aparente confronto, felizmente bem resolvido. A atitude ameaçadora manifestada por uma vedete rápida da Tanzânia, quando da aproximação à baía de Mikidani - porto de Mtwara, requereu a decisão de se assumir o estado de postos combate, posteriormente anulada, após contato com a vedeta; (p. 128)
- a não autorizada concessão de licenças, aliás, em consonância com a preferência da guarnição de não se ausentar do navio. A decisão foi, no entanto, revista e foi permitida a visita a terra de um número reduzido devidamente acompanhados por um guia. (p. 129)
- a apreensão pela polícia de Dar-es-Salam, das máquinas fotográficas, devido à proibição de se tirarem imagens. Após intervenção do Comando da Força, as máquinas foram devolvidas, mas sem rolos; (p.56 e 129)
- o relacionamento cortês e cordial recebido das autoridades militares locais e representantes da FRELIMO, no decurso da estadia, apesar de terem ocorrido alguns episódios pouco sedutores e de difícil interação com as autoridades civis. (p.102 e 128)
- a realização de uma recepção em homenagem à viúva de Eduardo Modlane, para a qual foram convidadas representações dos navios como expressão da boa hospitalidade. (p. 129)
- o passeio à Parque Nacional de Mikumi, no Sul da Tanzânia, organizado para os oficiais. O transporte inicial foi projetado num bimotor que, depois dos receios iniciais ultrapassados, sobrevoou a estepe dos Maasai, em direção ao Serengeti (=lugar infinito). Depois de uma aterragem sem problemas, foram os oficiais transferidos para viaturas próprias, conduzidos a um "lodge" para um almoço ligeiro, para depois se avançar na savana e observar elefantes, leões, gnus, zebras, girafas e outros animais, mas sempre com a firme recomendação de não abrir as janelas. (p. 129-130)
- o importante, relevante, inédito e bizarro, gesto de amizade e colaboração, demonstrado com o embarque para Lourenço Marques, de um batalhão da FRELIMO e de individualidades civis, homens e mulheres, destinadas a cargos governamentais, ainda antes de se verificar a independência de Moçambique, apesar do cessar-fogo. (p. 128 e 131-132)

De 01 a 02 junho, a Força Naval deixa a Tanzânia e inicia o transito para Nacala, para reabastecimento. (p. 57)

Nos dias 02 e 03 junho permanece atracado prolongando a visita anteriormente feita a Nacala, quebrando o enjoo e permitindo o descanso dos elementos transportados. (p. 57)

A 03 de junho, a Força Naval diz adeus a Nacala rumando a Lourenço Marques onde atraca a 05 junho, aguardando a passagem dos dias derradeiros em Moçambique. (p. 57-58)

A vida em Lourenço Marques vai decorrendo numa aparente normalidade, com as pessoas sentindo alguma tensão, instabilidade e receio, enquanto preparam o seu retorno ao Continente e fazem as despedidas. (p. 57)

No dia 24 de junho, véspera da Independência de Moçambique, a “H. Capelo” largou do cais de Lourenço Marques e foi fundear na baía, para assumir a responsabilidade de escoltar o N/M “Infante D. Henrique”, no qual embarcou o Alto-Comissário, Vice-Almirante Victor Crespo e comitiva de regresso à Metrópole, depois das cerimónias protocolares da entrega do poder ao Governo de Transição da FRELIMO. (p. 59 e 132)

A 25 de junho foi declarada por Samora Machel a Independência de Moçambique, na sequência da assinatura dos Acordos de Lusaka, em 7 de setembro de 1974, na Tanzânia.

O navio, na companhia do Pacote “Infante D. Henrique”, deixou o oceano Índico num sentido inverso a que tinha efetuado três meses antes. (p. 59)

A 02 de julho, depois de ter usufruído de tempo favorável, atracou na Base Naval da Ilha do Cabo. (p. 59)

As experiências vividas na escala anterior foram refreadas porque o ambiente que se respirava não era o mesmo. Ele era tenso, com tiros e explosões nos arredores, de carros abandonados, de um mercado vazio e uma grande desvalorização dos angolares, o dito dinheiro macaco na gíria entre marujos.

De 11 a 23 de julho, depois de largar de Luanda, o navio rumou a Norte, fundeando frequente e alternadamente Cabinda e Santo António do Zaire (Sazaire), operando num ato de soberania e manutenção da integridade do território. (p. 60-65)

Durante estes dias, três histórias foram referenciadas: a fuga dos marujos aos gorilas na floresta do Maiombe, a “revolucionite aguda” de alguns membros da guarnição e a caçada/pesca de um javali nas águas do Zaire que acabou em petisco. (p. 62 a 64)

De 23 de julho a 09 de setembro, o navio, a partir de Luanda, navega nas águas da costa de Angola, de Norte a Sul, transportando militares dos movimentos e populações para as suas áreas de influência em ambos sentidos. As notas relativas a este período foram escassas, admitindo-se poder ter estado de licença, o principal anotador desta obra, o Ex-Marinheiro Rosa. No entanto, posso referir que em detalhe foram efetuados 16 trânsitos, dos quais destaco alguns. (p. 65)

De 09 a 16 de agosto transportou contingentes da FNLA para Sazaire, embarcando alguns elementos da FALA para o Lobito, assim como, outros mais em Luanda no trânsito para sul. No Lobito embarcou outro contingente da FNLA para Sazaire, tendo realizado uma escala de 2 horas a Benguela e outra em Luanda, rumando posteriormente a Sazaire. (p. 66)

A 12 de agosto, no Lobito, verificou-se a invasão das palmetas, pequeno peixe achatado de 10 cm, os quais foram atraídos pelas luzes do navio e aspirados pelos coletores de água salgada em funcionamento, obrigando o pessoal da máquina a trabalho extra para limpar os circuitos. (p. 66)

De 14 a 26 de agosto, o navio permaneceu no Norte, onde desembarcou os elementos da FNLA. (p. 66)

Por falta de informação precisa, admito que o episódio intitulado "A Gulf e o golf" tenha ocorrido durante esta estadia em Sazaire/Cabinda. Foi uma história de grande diplomacia que inverteu a opinião e visão que os americanos da "Gulf Oil Company" tinham acerca dos portugueses, com a intervenção do Comandante Mendes Quinto em coordenação com o Capitão do Porto, à data Comandante Andrade e Silva. Em abono da verdade diga-se que um jogo de golfo resolve grandes e complexas situações. O Comandante do navio convidou os americanos para um jantar a bordo terminado com uma noite de "bridge". A impressão deixada foi excelente e o relacionamento abriu-se parte a parte. O navio tinha necessidade de água doce e esta foi imediatamente fornecida pela "Gulf" sem custo e com total surpresa para o Capitão do Porto. Sucederam outros eventos num enquadramento de amizade com envolvimento da guarnição e dos funcionários da "Gulf", com convites mútuos para torneios variados. (p. 102 e 107 a 110)

De 26 de agosto a 09 de setembro ficou atracado em Luanda. (p. 66)

De 09 a 16 de setembro, a "H. Capelo", zarpou de Luanda com destino a Cabinda, onde fundeou e aí permaneceu uma semana, possivelmente a fortalecer o bom relacionamento com a "Gulf" como a exercer a presença e soberania portuguesa. (p. 67)

De 16 de setembro a 02 de outubro, o navio ficou atracado de braço dado com o cargueiro "Panarrange", atracado no cais das INIC em Luanda. Num dia em que a maioria da guarnição saiu para terra, um incêndio deflagrou a bordo do cargueiro. Ao constatar o incidente, o pessoal de serviço na "H. Capelo", demonstrando decisão e iniciativa, combateu com extintores as chamas, tendo debelado o incêndio com a prontidão que o seu treino os habituou em apoio à tripulação. (p. 67-68 e 103)

De 02 a 10 de outubro, o navio foi mais uma vez destacado para Norte, Cabinda/Sazaire, onde dois incidentes ocorreram e merecem ser referenciados e onde a presença portuguesa se resumia ao Capitão de Porto, à data o Comandante Barata Botelho e uma Companhia de infantaria com elementos oriundos da Madeira. (p. 68)

O primeiro episódio intitulado "Um grave incidente", ao qual eu dar-lhe-ia outro título - "Uma posição firme", mas que o Comandante Mendes Quinto soube resolver com sua sensatez, determinação e exigência. Durante a sua estadia em Sazaire, a guarnição entreteinha-se com atividades desportivas e ocupava-se com passatempos lúdicos. Um dia foram jogar futebol de cinco para um recinto polidesportivo aberto, próximo, no entanto, de um posto militar da FNLA. Sucedeu que, numa dessas ocasiões os jogadores e assistência regressou muito excitada e em pânico, porque ao arriar da bandeira da FNLA, quando o jogo decorria, surgiram dois militares exaltados com as espingardas FN aperradas a exigirem a sua interrupção e que se pusessem em sentido. Houve uma troca de palavras, até porque a bandeira não era nacional, como manda o respeito. O assunto foi levado ao conhecimento do Alto-comissário, Vice-Almirante Leonel Cardoso, demonstrando o Comandante do navio forte determinação, informando que não transportaria qualquer elemento da FNLA para Luanda sem um pedido formal de desculpas pessoais. O Coronel Sony da FNLA por fonia quis

apresentar as desculpas, as quais foram exigidas presenciais a bordo. O coronel foi recebido com honras de acordo com a sua patente, aceitou entregar a arma que trazia e justificou a atitude grave e imprópria desses militares. Sanado o incidente e para demonstrar boa vontade foi-lhe proporcionada uma visita ao navio, após a qual se retirou, com o elogio pela sua digna atitude. (p. 111-112)

O segundo episódio chamado de “A tropa fandanga” passa-se com a Companhia de infantaria madeirense. Os seus elementos passeavam-se por Sazaire, gadelhudos, porcos e com as calças cortadas e franjadas parecendo bermudas e usando chanatas como calçado. O Comandante em companhia do Comandante Botelho, interrogou-o sobre aqueles figurões. A resposta foi que eram os soldados que deveria transportar para Luanda. A reação imediata e autoritária do Comandante foi - “Ah, sim! Então diga ao Capitão Comandante, que não conheço, nem quero ter o prazer de o conhecer, que se os seus homens aparecem assim no dia do embarque, não entram a bordo e, como são de infantaria, devem estar bem treinados para irem a pé, Sazaire a Luanda.”. A mensagem foi transmitida ao Capitão. No dia de embarque aqueles soldados apresentaram-se cabelo cortado, limpos e de camuflado novo e vincado para surpresa do Comandante do navio que disse ao Capitão. – “Agora sim, tenho o gosto de transportar para Luanda, uma companhia do Exército Português e não um bando de maltrapilhos.”.(p. 114)

De 15 a 21 de outubro, o navio permaneceu no Lobito, onde se assiste aos preparativos de regresso dos portugueses e se apercebe de uma instabilidade e rivalidade entre a MPLA e UNITA. (p. 69-70)

De 21 a 24 de outubro, a “H. Capelo” descansou atracada na Base Naval, em Luanda. (p. 70-71)

A 24 de outubro, o navio largou de Luanda com destino a Moçâmedes, onde atraca a 25 de outubro, sabendo que uma força militar liderada e enquadrada por oficiais da África do Sul vinda da Namíbia tinha atravessado o rio Cunene. Era a “Operação Savana” em curso. (p. 71)

O episódio ficou conhecido pela “Invasão do Sul”, tratando-se na realidade num confronto entre forças da MPLA e tropas mistas da UNITA, os Flechas da FNLA e mercenários, que levou à ocupação de Moçâmedes pela UNITA. A atitude de diálogo do Comandante Mendes Quinto e do Coronel do Exército da África do Sul permitiu acalmar a tensão se alguma vez, chegou a haver. (p. 71-72 e 114 a 116)

A 29 de outubro, a Fragata largou de Moçâmedes para atracar no dia 30 de outubro. (p. 72)

A 07 e 08 de novembro, a “H. Capelo” efetuou em Angola exercícios de tiros das peças de 40 e 100 mm contra alvo flutuante e testes de aterragem e descolagem de um helicóptero “Aloutte III” na plataforma da tolda, quer fundeado quer a navegar, desde que se verificassem boas as condições de mar, como ainda, manobras de reabastecimento com o Petroleiro “S. Gabriel”. (p. 94-95 e 72)

A 10 de novembro é o dia do "Adeus" à África e início do regresso ao Continente. A "H. Capelo" era uma das unidades que formava a Força Naval, com a Fragata sua irmã, "Comandante Roberto Ivens" a assumir a liderança da Força, a Corveta "General Pereira d'Eça", o Petroleiro "S. Gabriel", o Navio-hospital "Gil Eanes" e os Navios de Transportes de Tropas "Niassa" e "Uíge". A Força vai saindo, unidade a unidade, e tomando o rumo a Portugal. Foi um momento de tristeza e silêncio, deixando para trás uma Angola desentendida e a digladiar-se internamente. (p. 136)

Luanda não era controlada por Portugal e a circulação de pessoas era perigosa. Evitava-se a ida à cidade. Ocorreram, no entanto, alguns incidentes resolvidos com calma e bom senso. (p. 72 e 134-135)

A 11 de novembro, Agostinho Neto, líder da MPLA, declarou a Independência de Angola unilateralmente em Luanda, enquanto Holden Roberto, líder da FNLA, fazia o mesmo no Ambriz e Jonas Savimbi, líder da UNITA, no Huambo (antiga Nova Lisboa), verificando-se o incumprimento dos Acordos do Alvor assinados em janeiro de 1975. Com esta divisão tripartida iniciou-se uma Guerra Civil de luta pelo poder, entre os três movimentos, que se prolongou por muitos anos. (p. 133)

A 12 de novembro, a Fragata "H. Capelo", que integrava a Força Operacional constituída, depois da largada de Luanda, recebe uma mensagem para destacar e tentar localizar um Grupo de Traineeiras de Refugiados. Assim se deu início ao "Apoio às traineeiras de refugiados", que inclui longo relato neste livro. Para o obviar, decidi mencionar a linha cronológica e um ou outro acontecimento, deixando a leitura da obra aos mais interessados, onde poderão alargar o seu conhecimento e, inclusivamente, ler recordações sentidas. (p. 74 a 80, 103 a 104, 139 a 144 e 144 a 148)

A 13 de novembro, no trânsito do Golfo da Guiné até à Costa do Marfim, o navio consegue estabelecer comunicações.

A 14 de novembro, nas proximidades da Costa do Marfim, a caminho do Cabo Palmas, a "H. Capelo" deteta visualmente algumas traineeiras em manifesta dificuldade, às quais foi prestado todo o apoio, quer em material e víveres, como psicológico e de segurança.

A 15 de novembro, na perna de Cabo Palmas para a Serra Leoa, a Fragata foi substituída pela Corveta "General Pereira d'Eça" e reintegrada na Força.

De 16 a 21 de novembro, a Força, na derrota final da Serra Leoa para Lisboa, passa ao largo de Dakar com Cabo Verde a Oeste, da Mauritânia, do Sahara Ocidental, do Cabo Bojador aproximando-se das ilhas Canárias, da costa de Marrocos, a caminho do banco Gorringe.

A 22 de novembro, a Fragata, depois de deixar Força navega independentemente para Lisboa, numa manhã de nevoeiro, atracando mesmo assim a Base Naval do Alfeite.

Num ponto de vista técnico, o livro averba outro tipo de informação baseada em cálculos estatísticos, percentuais, tempos e milhas referentes a percursos, estadias, treinos, navegação e reparações.

Ainda, a título de clarificação, informo a diluição e distribuição, pela minha apresentação, de alguns fatos referidos nos Capítulos 3. “Algumas Ocorrências”, 4. “A Nau das Independências” e 5. “Ode à Capelo”. (Índice)

O Capítulo 6, “Para Memória Futura” aborda a vida da Fragata “Comandante Herme-negildo Capelo”, onde foi construída, características, missões e lista de comandantes durante os seus 36 anos de idade. Também menciona a sua perpétua missão com o assentamento no fundo - o terceiro navio do Parque Subaquático “Ocean Revival”, ao lado da Corveta “Oliveira e Carmo” e do Patrulha “Zambeze”, a 30 m de profundidade a sul do Alvor. (pg. 181-182)

Assim, em 15 junho 2013, evitando a decisão desprezível e ignóbil do desmantelamento, mas pelo contrário, o assumir a partir de então e para sempre a subida honra de cumprir, no âmbito do projeto “Ocean Revival”, um papel determinante e resolutivo como recife artificial, perpetuando-se como navio de guerra afundado deliberadamente com fins altruístas. (p. 181)

Destaco e torno relevante, a inclusão de um “Prefácio” inexistente na 1ª Edição, escrito pelo último Comandante, Contra-Almirante Casqueiro de Sampaio, numa abordagem catalisadora e dirigida a todos aqueles, tanto homens como mulheres, que serviram na “H. Capelo”, desde o primeiro dia até ao seu suspiro final como meio de combate. (p. 9 a 11)

Por minha iniciativa coloco este pensamento que poderia ter sido uma premonição:

... - Pondo a minha imaginação a funcionar, coloco como admissível, que o Rei Neptuno, antes de se retirar aquando da sua visita ao navio, durante a comissão da “Nau das Independências”, tenha segredado à “Capelo” para manter a sua compostura, cumprir a missão em curso nos Mares do Sul, com coragem e êxito, assim como, todas as outras mais tarefas na superfície dos mares até ao fim da sua vida, porque a esperaria o cumprimento de uma missão eterna com honra, reconhecimento e prestígio no seio do seu reino submarino...

Não posso deixar de mencionar e transcrever as palavras sentidas e emocionantes do Comandante Mendes Quinto escritas no Epílogo desta obra, onde diz: (p. 188)

“E tu, fragata Amiga, que repousas nos fundos do mar de Alvor, e que dás vida à flora e fauna marítima e recreio aos mergulhadores que te vão visitar, debes sentir orgulho de ter representado a Marinha Portuguesa, no último adeus ao Império Ultramarino, e que Camões e Pessoa tão bem cantaram nos seus Poemas universais, para honra e memória do nosso velho e glorioso Portugal”.

O livro inclui ainda um capítulo, que reproduz depois de devidamente ilustrada pelo Mar M Camilo, a *Ode à Capelo*, escrita pelo Comandante Mendes Quinto e declamada na ocasião do afundamento da “H. Capelo”, ao sul do Alvor. (p. 151/168)

Também o “Posfácio”, inserido nas últimas 28 páginas da 2ª edição desta obra, aborda um conjunto de ações e conceitos, complementares e pertinentes, com implicações na sua elaboração e na sua divulgação: (p. 189 a 217)

Traça o programa organizado para os eventos de 6 de outubro de 2020, com os relatos circunstanciados do desenrolar desse dia, a preparação do acontecimento, a concentração da

delegação na Casa da Balança, a audiência e cumprimentos ao Almirante CEMA, Almirante Mendes Calado, o almoço da delegação na Messe do Edifício da Administração Central de Marinha, finalizando com uma apresentação singela na Sociedade de Geografia, em condições tristes, devido a fatores restritivos heterógenos, impostos pelo COVID-19.

Coloca um conjunto de novas fotografias retratando os acontecimentos do dia 6 com a oferta do *Diário de Bordo* ao Almirante CEMA.

Inclui, com alguma extensão, um conjunto de comentários e reflexões sob o COVID 19, contextualizando as implicações numa sociedade global e particularmente na edição, divulgação e apresentação do livro.

Neste âmbito, sob a forma de ensaio, listou uma série de reflexões, com a intenção de escrito "pró-memória", dando ênfase:

Às profecias do colapso do planeta perante calamidades do género ou de outras e à resiliência das populações para a elas sobreviverem;

Aos avanços tecnológicos ligados aos resultados terapêuticos positivos e com imediatismo conseguidos, no tratamento de doenças pandémicas ou outras;

Ao espírito humanitário e solidário, demonstrado por grande parte da sociedade perante uma pandemia global, aceitando os resultados terapêuticos, as prioridades e os confinamentos;

O binómio saúde-economia no equilíbrio proporcionado pelas vantagens e desvantagens criadas estabelecidas por ambos;

À capacidade reativa entre uma Ásia, onde se admite ter surgido o COVID 19, e que foi capaz de combater e controlar com eficácia a pandemia, e um mundo ocidental mais evoluído incapaz e impreparado para responder com energia a idêntica ameaça;

À existência de minorias céticas e negacionistas, procurando culpados e assumindo posições de confronto, utilizando as redes sociais como meio de comunicação dos seus ideários agitadores.

Também entrou na discussão dos desníveis sociais, do conhecimento diferenciado entre pessoas e na posição errática e menos verdadeira, de líderes associados por vezes à corrupção e exploração dos governados.

Apontou igualmente, num processo mais desenvolvido, a influência e as consequências do COVID 19 na geoestratégica mundial, identificando vulnerabilidades, mudanças nas atitude e decisões político-económicas e no potencial desejo de alterar o posicionamento dos cenários internacionais.

Por último referiu e transcreveu adaptando o conceito e a tradição do "O Nosso Navio", redigido pelo Almirante Sarmento Rodrigues, quando foi Comandante do Contratorpedeiro "Lima" de 1941 a 45, e retirado do seu livro "Rio Lima, o seu navio e os seus heróis", Ed. 1944.

Ele enaltece o espírito de marinheiro, de sacrifício, de lealdade, de fraternidade e de solidariedade fomentados, fortalecidos e unificados pela vivência prolongada nos navios da Armada. A transcrição do texto do Almirante James Winnefeld, USN, incluída na Introdução

do livro, complementa este mesmo tema, explicando “Porque é que os marinheiros são diferentes” quando comparados com os guerreiros dos outros ramos.

Também o Comandante Alvarenga Rua foi citado, permitindo explicar a experiência multidisciplinar dos marinheiros, traduzida nos “cartões de detalha”, assim como, o relacionamento único entre chefes e subordinados, assente no respeito e cortesia dos intervenientes numa coabitação reduzida.

Uma nota por mim acrescida é o manifesto desejo das mulheres terem aderido a este espírito de marinheiro e ter sido a “H. Capelo” o primeiro navio a integrá-las na vida do mar. (p. 175)

Como conclusão digo que, no resumo desta apresentação, tive a intenção e preocupação de estabelecer uma linha condutora do desenrolar cronológico da missão e na ênfase, embora superficial e não abrangente, de aspetos relevantes e significativos, referindo por vezes alguns episódios. A leitura do livro certamente avaliza a escrita redonda, poética e detalhada de muitos dos pormenores, uns curtos e outros extensos, a qual permitirá uma perceção completa do seu todo.

Para finalizar esta minha intervenção gostaria de enfatizar, que a obra se direciona:

- segundo uma linha vertical de ligação no tempo, com a passagem das inúmeras guardiões com as suas diferenciadas missões e histórias, a darem vida ao navio durante os seus 36 anos de idade, destacando a “Nau das Independências”, como a missão mais relevante, gratificante e imorredoura entre todas. Sim, porque a “H. Capelo”, foi a data altura a “única expressão da soberania portuguesa”, apesar de a sua missão ser essencialmente naval e militar, terem os aspetos políticos grande impacto.
- numa visão horizontal, afirmo que a obra nos elucida, como um grupo de homens desligados, desconhecidos, descrentes e contrariados se juntaram e se tornaram numa massa humana consistente, íntima, crédula e feliz, capaz de cumprir com zelo e denodo, o que parecia de início pouco possível, mas que só a formação marinheira consegue ultrapassar e atingir, imitando a coragem e determinação dos nossos ancestrais navegadores- descobridores de há 500 anos.

Termino a afirmar:

“Os sentidos inversos de Bartolomeu Dias e de Mendes Quinto. Cinco séculos depois de os portugueses terem entrado no Índico, a Fragata “Hermenegildo Capelo” representou o último ato de soberania portuguesa nessa área.”

SESSÃO CONJUNTA COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de março

Senhor Presidente do Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão e meu estimado amigo, Senhores Académicos, Senhores Convidados.

Seria natural dizer que mais um ano passou e, de novo, a Academia de Marinha e o Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão se voltam a encontrar para mais uma sessão conjunta. Mas a verdade é que passaram dois a anos desde que, em 04 de Março de 2020, nos reunimos pela última vez em Santarém.

Sempre bem recebidos, com a bem conhecida galhardia ribatejana, esta foi mesmo a última sessão antes de um longo período de encerramento que todos certamente recordam sem grande entusiasmo, a que se seguiu outro no início de 2021 obrigando a perder o nosso encontro desse ano.

E foi pena, já que estes encontros conjuntos, para além de constituírem agradáveis momentos de cultura e de aprendizagem, não deixam de servir também para fortalecer esta ligação que nos une, que nasceu na base de um respeito mútuo, de uma vontade recíproca de a alimentar e fortalecer e que ainda mais cresceu pela amizade sincera que, entretanto, se gerou entre os seus responsáveis.

Foi intenção de ambas as instituições, desde o início, escolher para temas destes encontros anuais figuras, áreas ou temas que desejavelmente tivessem significado ou ligação a Santarém e ao Mar. Assim foi com Sá da Bandeira em 2018, com Páginas da Marinha Portuguesa / Património Cultural em 2019 e com Dom Pedro de Menezes em 2020.

A escolha para este ano recaiu na figura de Pedro Álvares Cabral no âmbito de um tema mais genérico – “Façanhas no espaço marítimo português” e tem uma ligação óbvia ao mar e a Santarém. Até agora temos conseguido sair bem deste desafio.

As navegações e os descobrimentos levados a cabo pelos portugueses no dealbar da modernidade fazem parte de um período onde é fácil encontrarmos exemplos de virtudes de comando, organização e liderança junto dos protagonistas que lideraram tais movimentos.

A capacidade de aguentar meses no mar, resistir a adversidades, responder à falta de informação e manter a coesão e o foco na missão dos seus subordinados seriam imperativos para qualquer comandante que demandasse os mares, em busca do incerto ou pouco conhecido.

Pois hoje focamo-nos num desses exemplos de liderança e comando, Pedro Álvares Cabral, o comandante da segunda armada portuguesa a ser enviada em direção ao Oceano Índico e à Índia. Nascido em Belmonte, e fazendo a sua vivência como um membro da corte dos monarcas de Avis, pouco se conhece sobre a sua vida antes da sua nomeação para capitanear esta armada.

Esta nomeação, no entanto, parece afirmar que era uma figura de reconhecido valor, cujo serviço e mérito dariam razões ao seu senhor para lhe confiar a boa execução da missão que lhe foi atribuída. Ela era a de afirmar a força do monarca português nos mares do Índico, apesar de ser pela descoberta e desembarque nas praias da Bahia, no que hoje conhecemos por Brasil, que a expedição de Cabral se tornou num facto incontornável na história, não só nacional, mas mundial.

Este desembarque contribuiu, de forma vincada, para o aprofundar do contacto entre povos, para o conhecimento do novo continente que então se dava a conhecer e para a definição de um espaço atlântico que nunca deixará de ser relevante para a geopolítica mundial.

A armada de Cabral tem também a distinção de ter consagrado a Carreira da Índia como uma rota regular, anual e linha vital do Império marítimo português no Oriente, ao mesmo tempo que abriu caminho para a construção do futuro Império Português no Brasil e ter sido a primeira expedição a tocar em quatro continentes: Europa, África, América e Ásia.

Regressado a Portugal, Cabral acabou por desaparecer de forma pouco clara da vida cortesã e política do reino, retirando-se para as suas propriedades na cidade de Santarém, onde viveria o resto dos seus dias, vindo a ser sepultado na Igreja do Convento da Graça, nessa mesma cidade.

Numa altura em que a disciplina da história é mais do que o estudo das grandes figuras e acontecimentos, a sua evocação não deixa de constituir um contributo para uma melhor compreensão do mundo em que nos encontramos. Pedro Álvares Cabral é uma dessas figuras, contribuindo de forma distinta e relevante para a formação do mundo moderno e para o seu conhecimento.

Por tudo o que irá ser dito ao longo desta sessão, sem dúvida que Pedro Álvares Cabral seria tema a ser tratado pelas nossas duas instituições. E estou certo que com a vontade que nos anima, saberemos encontrar em anos futuros temas que engrandeceram a nobre cidade de Santarém e que, de algum modo, estão relacionados com o imenso mar português.

Não posso terminar sem agradecer a disponibilidade e toda a boa vontade dos nossos oradores de hoje, os Senhores Professores Victor Conceição Rodrigues e José Manuel Garcia.

Bem hajam todos pela vossa presença. Muito obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, 8 de março de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

SESSÃO CONJUNTA COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO
PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

**A ARMADA DE PEDRO ÁLVARES CABRAL
E O APROFUNDAMENTO DO PROJETO IMPERIALISTA
MANUELINO: CONCEPÇÃO E PRÁTICA DE UMA NOVA
ESTRATÉGIA MILITAR NAVAL NO ÍNDICO**

Comunicação apresentada pelo Académico
Vítor Luís Gaspar Rodrigues¹, em 8 de março

I

Em 12 de Julho de 1499, o rei D. Manuel, inteirado pelos elementos da tripulação da nau *Bérrio* - o primeiro navio da armada de Vasco da Gama a aportar a Lisboa - da descoberta do caminho marítimo para a Índia e de que o comércio das especiarias no Índico se encontrava nas mãos dos “mouros de Meca”, dava conta, em carta enviada aos reis de Castela e Aragão, do seu propósito de proceder à «destruição dos mouros daquelas partes» e de se apropriar «do trauto principal de que toda a mourama daquellas partes se aprobeytava e que por suas naus sse fazia ssem outras pessoas nem lijnhagens niso entenderem»².

Do exposto se percebe que antes ainda da chegada de Gama a Lisboa o monarca se mostrava já favorável à transposição para o oceano Índico do confronto ancestral entre cristãos e muçulmanos, que havia marcado todo o processo de formação do reino português e se prolongara ao longo de Quatrocentos em Marrocos. A suspeita da inevitabilidade do recurso às armas, como forma de viabilizar a participação da coroa manuelina no “trauto da especiaria e pedraria” do Índico ocidental, acentua-se, como refere João de Barros, depois de conhecidas as dificuldades do Capitão-Mor tanto na costa oriental africana como em Calecute³, e estará na base da tomada de decisão manuelina de enviar para o Oriente uma forte armada, composta por 13 navios, equipados com um significativo parque de artilharia e com um grande

¹ Investigador Auxiliar com Agregação do Centro de História, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Vice-Presidente da Academia de Marinha.

² In *Descobrimentos Portugueses*. João Martins da Silva Marques (ed.). Lisboa: INIC, 1988, vol. III, p. 673.

³ «Cá, segundo o negócio, ficava suspeito polas cousas que D. Vasco da Gama passára, parecia mais que havia de obrar nelles temor de armas, que amor de boas obras». In BARROS, João de - *Da Ásia de*. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973, década I, livro V, cap. I, p. 381.

número de soldados e bombardeiros que, somados aos marinheiros e grumetes, rondaria os 1 200 homens⁴.

Como é sabido, esta decisão parece não ter sido bem aceite pela maioria dos membros do conselho régio que já antes, por altura do envio da armada gâmica, se haviam manifestado contra os projetos imperiais manuelinos, por entenderem representar um sério risco para a Coroa, em especial numa fase em que os negócios atlânticos corriam de feição para os seus interesses, com a Mina e o comércio do golfo da Guiné a revelarem-se particularmente rendíveis. Na verdade, foi contra o parecer dessa corrente “liberal e mercantil”, como a designa Luís Filipe Thomaz⁵, que o monarca, sustentado pelo seu secretário, Duarte Galvão, e por D. Martinho de Castelo Branco, Vedor da Fazenda, enviou para a Índia Vasco da Gama e, mais tarde, em 9 de Março de 1500, Pedro Álvares Cabral, cuja expedição contou com o apoio das colónias comerciais italianas estabelecidas em Lisboa, que, com o Conde de Portalegre e com D. Álvaro, tio do duque de Bragança, armaram dois navios. Já a burguesia nacional, porventura sem deter os capitais necessários para uma empresa dessa dimensão, acabou, como refere João Paulo Oliveira e Costa, por se manter à margem da empresa, não revelando grande interesse pela Índia⁶.

Descoberto o “caminho marítimo para a Índia”, D. Manuel última os preparativos de uma grande armada composta por 13 navios, divididos por duas esquadras, a saber: uma formada por duas caravelas “de descobrir”, destinadas à exploração da costa oriental africana com o fito principal na procura do “ouro de Sofala”; a segunda, constituída por oito naus da

⁴ Relativamente ao número de navios da armada, a generalidade dos cronistas e da documentação que trata do assunto referem um total de 13 navios. A exceção é o autor anónimo da **Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, publicada por Luís de Albuquerque, Lisboa: INCM, 1986, p. 44, que aponta 13 naus e uma caravela, com um total de 900 homens embarcados. Neste particular os números divergem significativamente, situando-se entre os 1 500 homens referidos por Castanheda, passando pelos 1 200 avançados por Barros, e os 1 000 referenciados por Gaspar Correia. Quanto ao tipo de navios estamos em crer, com base nessas informações, que a frota seria constituída por 10 naus e três navios mais pequenos, provavelmente caravelas (Castanheda fala de três navios redondos, sendo que um deles seria uma caravela; Correia refere apenas três navios pequenos; enquanto Barros afirma tratarem-se de «treze velas, entre naus, navios e caravelas»), destinadas a tarefas de reconhecimento e exploração da costa oriental africana, já que um dos objectivos primeiros se prendia com a busca de informações sobre as escáculas do ouro proveniente do sertão africano. Cf. BARROS - **Da Ásia** [...], década I, livro V, cap.º I, p. 384; CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto: Lello & Irmão, 1975, vol. I, pp. 145-150; CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**. M. Lopes de Almeida (ed.). Porto: Lello & Irmão, 1979, livro I, cap. XXX, p. 74; GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1949, parte I, cap. LIV, p. 126. A **Relação das Nãos e Armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, Pera Notícia e instrução dos curiosos, e amantes Da História da Índia**, **British Library, Códice Add. 20902**, publicada por Maria Hermínia Maldonado, Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 10, afirma que a armada era composta por 13 naus.

⁵ In THOMAZ, Luiz Filipe F. R. - D. Manuel, a Índia e o Brasil, in **Revista de História**. S. Paulo: Universidade de S. Paulo, ISSN: 0034-8309. Nº 161, (2º semestre de 2009), p. 25.

⁶ Sobre o assunto veja-se COSTA, João Paulo Oliveira e - A armada de Pedro Álvares Cabral. Significado e Protagonistas, in **Mare Nostrum. Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI**. Lisboa: Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2013. ISBN: 978996442002, p. 231.

Coroa fortemente artilhadas e um navio de apoio, a que se somavam as duas naus aparelhadas pelos já referidos consórcios particulares. Para capitão-mor da frota foi nomeado, a 15 de Fevereiro de 1500, Pedro Álvares Cabral⁷, “um fidalgo da Casa Real de linhagem legitima, descendente de várias gerações de servidores dos reis de Aviz, [...] e de servidores da sua casa ducal [de D. Manuel]”⁸, que, como o afirmará mais tarde Afonso de Albuquerque, era um partidário da ideologia de cruzada e da ideia imperial manuelina⁹.

Esta poderosa esquadra destinava-se a afirmar o potencial militar do reino português junto dos soberanos da costa oriental africana e a chamar à razão o Samorim e o seu povo, então ainda erradamente entendidos como cristãos, mas considerados já pelo monarca e pelos que lhe eram próximos como heréticos. Com efeito, numa missiva enviada para Roma em finais de Agosto de 1499, acompanhada de uma minuta de carta enviada ao Papa, D. Manuel informa a Cúria que aqueles “se deveriam ter por hereges vista a forma de sua christandade” e por repetidamente se recusarem a cooperar e a apoiar os homens da armada de Vasco da Gama em detrimento dos mercadores muçulmanos fundeados no seu porto¹⁰. Esta errónea convicção “de uma Índia maioritariamente povoada de cristãos, capazes de contribuir para a cruzada geral com um efectivo de guerra dez vezes superior ao dos mouros”¹¹, transmitida por Gama e nunca contrariada por Gaspar das Índias – o informador judeu de origem polaca, antigo oficial do Adil-Shâh de Bijapur, convertido ao cristianismo e trazido para o reino na armada de Gama, que Jean Aubin afirma haver adotado um posição oportunista, dando a conhecer aos seus novos senhores, neste particular, apenas aquilo que queriam ouvir da Índia¹² – permitiu ao monarca vencer a oposição dos que no Conselho régio se opunham à sua política oriental e prosseguir com a empresa oriental agora com um cunho mais marcadamente militarista e imperialista.

Paralelamente, o monarca, com o objectivo de doutrinar as autoridades de Calecut e o seu povo na verdadeira fé cristã, de que resultaria um maior comprometimento destes na luta contra o inimigo, os muçulmanos, ordenou o embarque de oito franciscanos, dirigidos

⁷ Cf. *Carta de nomeação de Pedro Álvares Cabral como capitão-mor da armada*, Lisboa, 15 de Fevereiro de 1500, ANTT, Chancelaria de D. Manuel, Livro 13, ff. 10/10v, publicado em **Os primeiros 14 documentos relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral**. Joaquim Romero de Magalhães e Suzana Munch Miranda (Ed.s). Lisboa: CNCDP/IANTT, 1999. ISBN: 9789728325954, p. 38.

⁸ In COSTA, João Paulo Oliveira e - Os Comandos da Armada de 1500, in **VI Simpósio de História Marítima. Pedro Álvares Cabral**. Lisboa: Academia de Marinha, 2004. ISBN: 9789727810642, p. 235.

⁹ Cf. *Carta de Afonso de Albuquerque a D. Manuel*, Calecut, 2.XII.1514, in **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam**. Raymundo António de Bulhão Pato (ed.). Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, tomo I, carta xcii, pp. 353-355.

¹⁰ Cf. *Carta do rei de Portugal ao cardeal protector dando-lhe conta do descobrimento da Índia*, Lisboa, 28 de Agosto de 1499. In *Descobrimientos Portugueses* [...], vol. III, p. 549.

¹¹ Cf. THOMAZ - D. Manuel, a Índia [...], p. 31.

¹² Cf. AUBIN, Jean - Cabral et João da Nova, in **Le Latin et l'Astrolabe. Études inédites sur le règne de D. Manuel 1495-1521**. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 2006, parte III, capítulo 2, p. 285.

por um dos mais destacados e distintos homens da Igreja desse tempo, frei Henrique de Coimbra. Estes acabariam por perecer em Calecut por altura do ataque perpetrado pelas forças do Samorim à feitoria portuguesa, lançado em retaliação pelo apresamento de uma nau pertencente a Hasan Miçri, chefe da comunidade dos “mouros de Meca”. Nesse incidente, provocado pelo envolvimento imprudente dos responsáveis portugueses nas rivalidades entre as comunidades *Mappillas* e *Pardeshis*, que conduziu à ruptura com o Samorim e à eclosão da guerra com o reino de Calecut, foram mortos ainda o feitor Aires Correia e os seus homens, num total de cerca de quarenta elementos da expedição, para além da perda da carga já desembarcada¹³.

De acordo com o regimento entregue a Cabral por altura da sua partida, a armada portuguesa destinava-se ainda a atacar os “mouros de Meca”¹⁴, denominação genérica dada pelos portugueses aos *Pardeshi*, mercadores muçulmanos que dominavam as rotas comerciais marítimas do Índico e que, ao contrário do que aquela designação deixava perceber, eram oriundos das mais diversas proveniências, a saber, da Pérsia, Síria, Egipto, Tunes, Turquia, ou mesmo da Etiópia, Samatra e do Pegú, e não só dos portos da Arábia¹⁵. D. Manuel e os seus conselheiros, interessados sobretudo em imiscuírem-se no trato oceânico das especiarias, drogas e produtos de luxo que tinha o Malabar como um dos principais vértices das diferentes rotas comerciais que ligavam os portos do Médio Oriente, da África Oriental e da Índia aos da Ásia do Sueste e do Extremo Oriente, manteriam por agora uma atitude de não afrontamento com os denominados “mouros da terra”, os *Mappillas*, que ocupavam no Malabar uma posição mais subalterna, sobretudo em Calecut, sendo, no dizer de Geneviève Bouchon, principalmente agiotas, corretores e transportadores. Especializados sobretudo no comércio local indiano, a que Albuquerque chamará “o comércio de Índia em Índia”, sobretudo ao nível dos produtos alimentares, os portugueses mantiveram nos primeiros anos relações amistosas com os Marakkar de Cochim e os chefes muçulmanos de Cananor, sendo que a rutura só ocorrerá mais tarde, durante a governação d’ *O Terrível*, em resultado das conquistas de Albuquerque e da sua política de intromissão nos tráficos locais, sobretudo no comércio de cavalos, destinados aos reinos do Decão e ao império de Vijayanagar, mas também do gengibre, com os portos de Cananor e de Cochim a serem preteridos por Goa¹⁶.

Numa tentativa de não hostilizar abertamente o Samorim o regimento da armada de Cabral determinava que as naus dos “mouros de Meca” não seriam atacadas no porto de

¹³ Sobre o assunto veja-se AUBIN, Jean – Cabral et João da Nova [...], pp. 292-293.

¹⁴ Cf. *Borrão de algumas folhas do regimento régio a conceder a Pedro Álvares Cabral*, s. l., s. d., [1500], in **Os primeiros 14 documentos relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral**, Joaquim Romero de Magalhães e Suzana Munch Miranda (ed.s). Lisboa: CNCDP/IANTT, 1999, p. 61.

¹⁵ Sobre o assunto veja-se BOUCHON, Geneviève - Les Musulmans du Kerala à l'époque de la Découverte Portugaise, in **Inde Découverte, Inde Retrouvée 1498-1630. Études d'histoire Indo-Portugaise**. Lisboa-Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian – CNCDP, 1999, p. 67.

¹⁶ Sobre o assunto veja-se BOUCHON, Les Musulmans du Kerala [...], pp. 66 a 75.

Calecut nem no percurso até à ilha de Angediva. “Porem que por tal que as cousas grandes e pequenas fiquem craras e certas como antre nos e elle [Samorim] conveem, lhe fazees saber que se com as naaos dos ditos mouros de Meca topardes no maar avees de trabalhar quanto poderdes por as tomar e de suas mercadaryas e cousas e asy mouros que nellas viem vos aproveitardes como melhor poderdes e lhes fazerdes toda a guerra e dapno que pos-saes”¹⁷. Ordenava-se ainda que todos os indianos, entenda-se os gentios, fossem poupados, o mesmo sucedendo relativamente às suas cargas, medida que se impunha em resultado da necessidade de manter uma política de cordialidade e de alianças com os soberanos dos diferentes reinos do Malabar¹⁸.

II

Transpunha-se, assim, para o oceano Índico o conflito atávico entre cristãos e muçulmanos, iniciando-se um período que ficaria marcado pelos constantes e repetidos apresamentos de navios comerciais muçulmanos a operar no Índico ocidental, em especial nas rotas que ligavam as costas do Kerala ao Mar Vermelho, num processo que, se por um lado visava o enfraquecimento do comércio marítimo muçulmano no mar arábico e na costa oriental africana, por outro, tinha como objetivo fundamental assegurar a rendibilidade da “Carreira da Índia”.

Para que a opção militarista da coroa manuelina tivesse êxito impunha-se assegurar uma incontestável superioridade das esquadras portuguesas a operar no Índico, dada não só a extraordinária distância a que se encontravam das suas bases, mas também em virtude da insuficiência de efectivos, tanto em termos de tripulações como de navios, quando comparados com o potencial dos seus adversários. A solução encontrada, profundamente revolucionária, passou então pela introdução nos mares orientais de uma tática de combate naval extraordinariamente inovadora, que fez depender o desfecho das batalhas da combinação do poder de fogo da sua artilharia de bordo¹⁹ com a manobra dos navios. Com efeito, o regimento da armada cabralina, que temos seguido de perto, determinava expressamente que o capitão-mor, topando com as naus de Meca as tomasse “nam jinvestjndo com ellas, podendo escussar, e ssomente com vossa artelharya as fazerdes amainar [...], porque nesta maneira se faça mais seguramente esta guerra, e se possa seguir menos dano a jente de vossas naaos”²⁰.

¹⁷ Cf. *Borrão de algumas folhas do regimento régio a conceder a Pedro Álvares Cabral* [...], p. 60.

¹⁸ *Idem, Ibidem*, p. 61.

¹⁹ O número muito elevado de bombardeiros que compunham a tripulação de cada navio da armada de Cabral, a saber, 1 condestável e 10 bombardeiros, evidencia claramente o propósito das autoridades portuguesas em a dotarem com um poder de fogo capaz de evitar a abordagem pelos navios contrários. Cf. CORREIA - **Lendas** [...], vol. I, p. 147.

²⁰ Cf. *Borrão de algumas folhas do regimento régio a conceder a Pedro Álvares Cabral* [...], p. 64.

Abandonava-se assim, por agora, a prática ancestral da investida-abordagem utilizada tanto pelas marinhas ocidentais como pelas orientais nos diferentes palcos de guerra, dando-se início a uma estratégia de controlo das principais rotas comerciais do Índico assente na superioridade dos seus navios de alto bordo e da sua artilharia de bordo, os “canhões e velas de que nos fala Carlo Cippola”²¹, que seriam apoiados em terra, mais tarde, por um número crescente de fortalezas costeiras localizadas nos principais centros estratégicos do oceano Índico.

Esta decisão, se atesta o receio natural dos responsáveis manuelinos em se confrontar com um inimigo infinitamente superior em número de homens e de navios, revela, por outro lado, que as autoridades de Lisboa, com o monarca à cabeça, possuíam já uma ideia muito concreta da mais valia decorrente do facto de as suas armadas serem constituídas por fortes navios de alto-bordo, difíceis de abordar e bastante manobráveis em mar aberto, sobretudo no caso das caravelas, que estavam equipados, para além disso, com tripulações muito experientes e um parque de artilharia de grande qualidade, manejada por hábeis bombardeiros recrutados entre os melhores da Europa.

Na grande maioria dos combates navais ocorridos ao longo da primeira década de estabelecimento dos portugueses no Índico os comandantes das esquadras portuguesas procuraram sempre manter os seus navios em mar aberto, distanciados dos navios adversários de forma a impedir a abordagem e o combate corpo-a-corpo no convés das suas naus e caravelas, operação em que as forças contrárias teriam clara superioridade em virtude do número incommensuravelmente superior de homens embarcados. Utilizavam para esse efeito o poder de fogo das suas peças de artilharia, de que se serviam também para provocar o maior número de baixas possível entre os adversários e para danificar o aparelho e o casco dos navios, imobilizando-os ou provocando o seu afundamento. Esta tática de combate naval contribuiu para que as quatro velas da armada de João da Nova, com uma tripulação reduzida e desgastada pela longa viagem de Lisboa ao Malabar, tivessem afrontado com êxito ao largo de Cananor, em finais de 1501, uma esquadra muito mais numerosa do Samorim. O capitão-mor ordenou então aos seus capitães que colocassem os seus navios a barlavento, “para que nenhuma nao dos mouros lhe chegasse”²² e que “resistissem com a artilharia, que nos não cheguem” colocando as suas naus “em proporção que todas juntamente possam jugar com sua artilharia”²³. Como afirma Damião de Góis, o objetivo passava por evitar a todo o custo que os navios de Calecut os “abalroassem, porque nisto estava toda a sua salvação”²⁴.

Significativamente, nas poucas situações em que estas diretivas não foram seguidas, fosse por imponderáveis resultantes das condições atmosféricas, dos locais em que os combates

²¹ CIPOLLA, Carlo, *Canhões e Velas na Primeira Fase da Expansão Europeia*. Lisboa: Gradiva, 1989.

²² In CORREIA, **Lendas** [...], vol. I, p. 256.

²³ In CASTANHEDA - **História do Descobrimento** [...], vol. I, p. 97.

²⁴ In GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**. Coimbra: Ed. Universidade de Coimbra, 1949, parte I, cap. LXIII, pp. 156 e 157.

ocorreram, ou ainda por inépcia e mau comando dos capitães-mores, em resultado de uma mentalidade cavaleiresca que continuava a privilegiar os combates à abordagem considerando as batalhas navais como um combate entre homens embarcados e não entre navios, os resultados foram quase sempre penalizadores para as forças portuguesas. Assim sucedeu em 31 de Dezembro de 1504 na batalha de Kappatt, resolvida com recurso à abordagem, em que a armada capitaneada por Lopo Soares de Albergaria sofreu pesadas baixas²⁵, ou ainda em Chaúl, em 1508, em que a armada portuguesa, capitaneada por D. Lourenço de Almeida, acabou destruída pela frota mameluca por este se haver recusado a seguir os conselhos do seu condestável dos bombardeiros, o alemão Miguel Arnau, que o aconselhava a destroçar a armada contrária com recurso à artilharia, parecer logo contrariado pelo fidalgo, para quem “os combates de artilharia não dão honra nem proveito”²⁶, de que resultou a sua morte e a derrota da esquadra portuguesa.

O recurso à artilharia de bordo como arma fundamental para a resolução das principais refregas navais foi acompanhado também, nesta fase inicial de instalação dos portugueses no Índico, com a prática de uma nova tática de combate naval que, ao invés de formar os navios uns ao lado dos outros, por vezes mesmo acorrentados entre si, prática muito no Oriente, passou desde muito cedo a utilizar formações em coluna, muito mais apropriadas para combater à distância e evitar a abordagem. Na verdade, a utilização pelas esquadras manuelinas dos navios “um após o outro”, avançando frontalmente sobre as forças adversárias depois de colocados a favor do vento e dando, a uma distância significativa (a maior potência da sua artilharia permitia-lhes fustigarem o adversário com os seus pelouros, mantendo-se a salvo da ação destrutiva dos projéteis contrários) bordadas sucessivas, ora para bombordo, ora para estibordo, acompanhadas de surriadas de artilharia, é atestada pela cronística portuguesa desde 1502. Temos informação que nesse ano a pequena esquadra de Vicente Sodré, formada por quatro caravelas, ao ser atacada por uma muito mais numerosa armada de Calecut, formou “huma após outra em fio, que corressem com totalas velas que pudessem, tirando artilharia quanto pudessem”²⁷, o que permitiu levar de vencida os seus opositores, impossibilitados assim de se aproximarem dos navios portugueses e consumarem a pretendida abordagem, em que levariam natural vantagem dada a disparidade numérica dos navios envolvidos na batalha.

Os portugueses souberam, assim, desde muito cedo, tirar partido da vantagem que lhes era conferida pelo facto de as suas armadas serem compostas por poderosos navios de alto bordo preparados para a navegação alterosa do Atlântico, construídos com pregadura e fortes costados, e dotados de significativos parques de artilharia, ao contrário do que sucedia com os

²⁵ Cf. *Relazione di Lunardo da Cha Masser*, in **Centenário do Descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa**. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1982, apêndice, p. 75; e a **Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**. Luís de Albuquerque e Adélia Lobato (ed.s), *Separatas Verdes*, nº LXXXVI, Coimbra, J.I.U., 1974, p. 124.

²⁶ Cf. PISSARRA, José Virgílio Amaro - **Chaúl e Diu 1508 e 1509. O Domínio do Índico**. Lisboa: Prefácio, 2002. ISBN: 972-8563-85-X, pp. 42 e seguintes.

²⁷ In CORREIA, **Lendas** [...], vol. I, p. 329.

navios orientais, muito mais frágeis, sobretudo os navios malabares que, sendo na sua maioria navios “cosidos”, não usando pregadura, estavam equipados com artilharia de pequeno calibre e construída em ferro, usada normalmente à proa. Na verdade, e contrariamente à opinião de alguns historiadores que, como Michael Pearson, defendem que as vitórias portuguesas no Índico durante esses primeiros anos se ficaram a dever exclusivamente ao facto de se confrontarem com “grandes navios mercantes que transportavam soldados, mas sem nenhum canhão”²⁸, entendemos que a explicação para a inferioridade das armadas malabares resultou, fundamentalmente, da fraca qualidade das peças de artilharia de que dispunham²⁹ e da inexperiência dos seus artilheiros que, como afirma Charles Boxer, “não tinham ideia de como se disparava e demoravam imenso a carregar as peças”³⁰. Como referem Damião de Góis e Castanheda, logo em 1503, por altura do segundo ataque a Cochim, os paraus malabares que compunham as frotas do Samorim encontravam-se já aparelhados com artilharia (duas peças por navio)³¹, sendo que o seu número não deixou de aumentar, em especial graças ao trabalho dos trânsfugas italianos, que puseram os seus conhecimentos como fundidores ao serviço daquele³².

A superioridade manifestada pelas armadas portuguesas no Índico durante os primeiros anos de criação do que ficaria conhecido como o “Estado da Índia” assentou ainda noutros fatores. Movidos pela necessidade de afrontar com êxito um adversário muito mais numeroso, os responsáveis pela condução do processo no Oriente engendraram um conjunto de soluções técnicas que potenciaram o aumento da cadência de tiro das suas peças de artilharia e contribuíram para aumentar a segurança dos homens a bordo. Foi o caso, por exemplo, dos célebres “cartuchos”, sacos de pólvora feitos à medida dos canhões de bordo³³, que diminuía os tempos de carregamento das peças, ou o apavesar dos navios com recurso a enormes pranchas de madeira, destinadas a defender as tripulações das flechas ervadas e incendiárias dos arqueiros malabares,

²⁸ In PEARSON, Michael N. - **Os Portugueses na Índia**. Lisboa, Teorema, 1990. ISBN: 9789726951001, pp. 71 e 72.

²⁹ Segundo Geoffrey Parker tanto a artilharia fabricada na Índia como a turca eram de muito menor qualidade do que a europeia dada a fraca qualidade do metal usado na sua fundição. Cf. PARKER, Geoffrey - **The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 128 e seguintes.

³⁰ In BOXER, Charles Ralph Boxer, *Asian Potentates and European Artillery in the 16th-18th Centuries: A Footnote to Gibson Hill*, in **Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society**. Universiti Malaya: N° XXXVIII, parte 2 (Dezembro, 1965), p. 158.

³¹ Os números globais apresentados, mais de 300 peças de artilharia, parecem-nos estar claramente inflacionados, mas não deixam dúvidas de que essa frota possuía já artilharia a bordo, embora de pequeno calibre e de inferior qualidade. Cf. CASTANHEDA - **História do Descobrimento** [...], liv. I, cap. LXVIII, pp. 146 e seguintes; GÓIS - **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**. Parte I, cap. LXXXVI, pp. 201 e seguintes.

³² A este propósito veja-se BOXER - **Asian Potentates** [...], pp. 165 a 172; e SARKAR, Jagadish Narayan - **The Art of War in Medieval India**. New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1984, p. 133.

³³ Gaspar Correia refere que os bombardeiros portugueses «tanta pressa davão a tornar a carregar, que carregavam as peças com sacos de pólvora, que traziam pera isso feitos de medida, que muy brevemente tornavam a carregar». Cf. CORREIA - **Lendas** [...], vol. I, p. 330.

bem como das panelas de fogo, que aqueles, tal como os portugueses, usavam com grande mestria e eficácia. Neste particular importa referir também que o muito menor número de baixas registado pelos portugueses durante as refregas navais resultou ainda do facto de estes combaterem em geral com equipamento pessoal defensivo (couraças, capacetes, etc³⁴), circunstância que era potenciada pelo facto de permanecerem no convés dos navios portugueses durante os momentos mais acesos dos combates, para além dos bombardeiros e respetivos ajudantes, apenas os elementos indispensáveis à sua manobra, mantendo-se os restantes homens abrigados nas cobertas inferiores³⁴. As forças malabares, utilizando sobretudo navios de boca aberta, encontravam-se, por via disso, muito mais vulneráveis aos projéteis dos atiradores portugueses, em especial dos seus espingardeiros e besteiros, mas também dos pelouros da artilharia e das panelas de pólvora que estes usavam com grande mestria, daí resultando, em regra, um número muito superior de baixas entre os soldados e tripulações orientais.

Da conjugação de todos esses elementos resultou que as armadas portuguesas, embora com efetivos navais reduzidos, tivessem capacidade para suportar o ataque das esquadras de Calecut, formadas por um número muito superior de navios que, dispondo embora de artilharia, não tinham, no entanto capacidade para provocar a imobilização dos navios de alto bordo, o que os impedia de proceder à sua abordagem, nem o seu afundamento. A excelente qualidade da artilharia portuguesa, constituída por um número muito significativo de peças de bronze, aliada à superioridade técnica dos seus artilheiros, permitia-lhes que, colocados os navios a barlavento das armadas adversárias e a uma distância segura, dado o maior alcance das suas peças, procedessem ao afundamento dos navios inimigos a tiros de canhão.

Para finalizar, importa salientar que a superioridade militar patenteada pelos portugueses nos primeiros anos do século XVI, se bem que tenha assentado, como temos vindo a demonstrar, num conjunto de inovações técnicas e táticas adotadas com sucesso no oceano Índica, só possíveis de implementar em virtude da sua superior tecnologia nos domínios da construção naval e do armamento pirobalístico, resultou igualmente, e em grande medida, do apoio prestado pelos reinos de Cananor e Cochim, sobretudo deste último, que, procurando afirmar-se económica e politicamente no quadro da política malabar, colaboraram decisivamente para o sucesso militar da potência europeia. Com efeito, a importância do seu contributo resultou não só do elevadíssimo número de soldados locais disponibilizados, que permitiram atenuar o diferencial de potencial humano nos confrontos que se seguiram com as forças do Samorim, mas também do apoio logístico que lhes foi sendo prestado, tanto em termos de víveres como de navios. Para além disso, foi graças aos seus conhecimentos e informações que os portugueses puderam resistir e travar com significativo êxito uma sucessão de batalhas nos rios do Malabar e na zona lagunar em torno

³⁴ O cronista Gaspar Correia afirma, a propósito da batalha naval travada entre as frotas de Vasco da Gama e de Calecut em 1502, que um disparo de artilharia tomou uma nau malabar «por huma ilharga, que a desconcertou toda, e lhe matou muita gente, porque os mouros se mostravam em cima, mas os nossos andavam por baixo, que não pareciam senão os bombardeiros e os homens que os ajudavam». Cf. CORREIA - **Lendas** [...], vol. I, p. 331.

de Cochim, que lhes permitiram rechazar os sucessivos ataques das flotilhas de Calecut, muito melhor adaptadas a esse tipo de combates³⁵. Como afirmou Jean Aubin, essa verdadeira “aprendizagem da Índia”, ocorrida sobretudo ao longo dos anos de 1503 e 1504, em que sobressaiu a ação de Duarte Pacheco Pereira na defesa da ilha de Cochim, só foi possível graças aos ensinamentos daqueles sobre a geografia local e as práticas guerreiras utilizadas pelas forças malabares nos estreitos e pouco profundos canais e esteiros envolventes, já que se tratava de um tipo de combate naval desconhecido para os soldados e marinheiros da coroa manuelina³⁶.

III

Da ação da armada de Cabral, organizada para ostentar o poderio militar naval dos portugueses junto dos principais potentados da costa oriental africana e do Malabar e para tentar vencer o Samorim a demarcar-se dos “Mouros de Meca”, entendidos já como o principal inimigo que importava destruir, resultou, em última análise, a afirmação da corrente imperialista de que o monarca era o esteio principal. Com efeito, o bombardeamento de Calecut, efetuado na sequência do falhanço das negociações conducentes à carga das naus em resultado da inábil política conduzida pelo feitor Aires Correia e pelo próprio capitão-mor, marcou o início de um longo conflito militar com o principal reino e porto exportador de especiarias do Malabar. O rompimento das hostilidades por Cabral, contrariando as directivas expressas no seu Regimento, condicionou toda a acção futura dos portugueses no Índico, obrigando a coroa portuguesa a proceder ao aprofundamento da sua presença militar no Oriente. Fechada essa porta, Cabral e os seus homens, dando cumprimento às directivas que levavam, apressaram-se, como afirmou Luís Filipe Thomaz, a abrir dois postigos – Cananor e Cochim³⁷, que, como afirmámos atrás, se revelariam vitais para a estratégia portuguesa de estabelecimento no Malabar e para o futuro da Carreira da Índia.

O projecto indiático de D. Manuel, assente sobretudo no poderio das suas armadas e na adopção de um conjunto de técnicas e práticas de combate naval profundamente inovadoras implementadas pela primeira vez pelos navios de Pedro Álvares Cabral, conheceria mais tarde, com Afonso de Albuquerque, uma fase mais marcadamente imperialista, afirmando-se a presença portuguesa não só em profundidade, mas também em extensão, através da conquista de várias praças fortes localizadas em pontos estratégicos do Índico, as quais, em articulação com a acção das suas frotas, permitiram aos portugueses transformarem-se na principal potência naval desse oceano.

³⁵ Sobre o assunto veja-se BOUCHON, Geneviève - Les nouveaux venus. Les Portugais, in **Histoire de l'Inde Moderne, 1480-1950**. Claude Markovits (dir.). Paris : Fayard, 1994, cap. IV, pp. 78-79.

³⁶ Cf. Jean Aubin, L'Apprentissage de L'Inde. Cochim 1503-04, in **Moyen Orient & Océan Indien XVIe-XIXe siècles**. Paris: Société d'Histoire de l'Orient. N° 4 (1987), pp. 1 a 96.

³⁷ Cf. THOMAZ, Luiz Filipe F. R. – Os Portugueses e a Rota das Especiarias, in **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994. ISBN: 972-29-0308-X, p. 177.

SESSÃO SOLENE DE ATRIBUIÇÃO DO PRÊMIO “ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES” 2021

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 15 de março

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

É com gosto que o recebemos nesta ocasião, já que fez questão de estar presente na Academia de Marinha, para presidir a esta sessão em que vai ser atribuído um dos seus três prémios institucionais, o prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, referente ao ano 2021. A presença do Comandante da Marinha dá a devida solenidade a esta sessão, na continuidade de uma já longa tradição, assim honrando o fundador desta Academia, exímio marinheiro, administrador, político, diplomata e, acima de tudo, um visionário.

Saúdo, pois, V. EXA., aproveitando a oportunidade para, em nome da Academia de Marinha, lhe desejar de novo bons ventos para os próximos anos em que irá desempenhar as altíssimas funções de Chefe do Estado-Maior da Armada.

Saúdo muito particularmente o Sr. Almirante Junqueiro Sarmiento que, em representação da família do Almirante Sarmiento Rodrigues, aceitou estar presente e integrar a mesa de honra. A presença nesta sala de sua irmã, Sr.^a Dona Ana Maria Cavaleiro de Ferreira, bem como de outros vossos familiares, só contribui para dar mais expressão e sentido a esta cerimónia.

Senhor Almirante Vice-chefe do Estado-Maior da Armada, Senhores Almirantes, Senhores membros honorários desta Academia, Senhores Presidentes de outras Academias e de outras instituições nossas congéneres, Senhores Académicos, Senhores convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

O prémio Almirante Sarmiento Rodrigues é atribuído de dois em dois anos, nos anos ímpares, estando atualmente regulado pela Portaria 16/2016 de 17 de fevereiro, embora tenha sido instituído em 1985. É um prémio de âmbito internacional, destinando-se a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das atividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono, primeiro presidente desta Academia e fundador do Centro de Estudos de História Marítima em 1969, que esteve na sua génese.

O prémio (já na sua 17^a edição), é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária de valor fixado por despacho do Chefe de Estado-Maior da Armada. Para apreciação e classificação dos trabalhos é constituído um júri com a seguinte composição:

Presidente da Academia de Marinha que preside, tendo por vogais os dois Vice-presidentes, dois representantes das Academia de Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História,

dois membros eméritos ou efetivos da Academia de Marinha, a convite do Presidente e ainda o Secretário-geral desta Academia que desempenha as funções de secretário do júri.

Aproveito a oportunidade para agradecer aos representantes da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História que em 2021 integraram o Júri, o Senhor Almirante António Silva Ribeiro e o Senhor Professor Armando Martins, respetivamente, bem como aos vogais convidados, Professores Teodoro de Matos e Vasco Mantas, pelo trabalho realizado e pelo apoio dado à Academia de Marinha.

A este prémio concorreram cinco trabalhos de grande qualidade. As atas das reuniões do Júri assim o atestam. Todos os autores estão de parabéns. Mas foi decidido atribuir o prémio ao trabalho intitulado: ***“Do Algarve, a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séc. XV-XVI)”***, da autoria de Nuno Vila-Santa.

Sobre o tema nada direi já que passou a ser prática desta Academia ser o premiado o orador desta sessão solene, que assim terá ocasião de expor o seu pensamento e de nos apresentar os aspetos principais do seu trabalho, o que certamente fará muito melhor do que eu.

Não posso é deixar, no entanto, de aqui reproduzir as partes que considere mais significativas do longo texto produzido pelo júri, justificativo da atribuição do prémio a este trabalho, texto esse assinado pelo relator, Professor Victor Conceição Rodrigues, o qual é bem claro quanto à qualidade, ao rigor e à importância da obra produzida:

“A atribuição do prémio «Almirante Sarmiento Rodrigues» de 2021 à obra da autoria de Nuno Vila-Santa, intitulada Do Algarve, a Marrocos e à Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séc. XV-XVI) justifica-se, no entender dos membros do júri, por se tratar de um trabalho excelentemente organizado, de grande interesse e importância científica para a historiografia portuguesa, em que é traçada a trajetória ascendente da Casa de Quarteira e de Francisco Barreto, cuja ação no Oriente e na África oriental surge aqui superiormente dissecada.

Trata-se de um texto bem estruturado, de conteúdo denso e de problematização pertinente, com uma narrativa muito fluida que torna particularmente agradável a sua leitura, podendo por isso agradar tanto à comunidade científica como a um público mais vasto. Este facto transforma-o, como refere o presidente do Município de Loulé na introdução ao livro, “num precioso contributo” para o conhecimento da história local por uma parte muito significativa da sua população.

O seu autor serviu-se de uma vasta e muito atualizada bibliografia sobre a temática em análise, que conjuga com a exploração de um conjunto muito diversificado de fontes primárias – muitas delas inéditas – recolhidas em arquivos nacionais e estrangeiros, que são progressivamente analisadas, relacionadas, contextualizadas e interpretadas ao longo do trabalho, com claros e encadeados argumentos de prova.

A obra em apreço revela-se cientificamente segura em virtude da utilização de uma metodologia muito correta, influenciada pelos mais recentes estudos prosopográficos, que utilizam técnicas da pesquisa histórica para proceder à definição de um perfil social, político e militar de figuras de relevo.

Não se limitando à narrativa dos factos históricos, dá a conhecer ao leitor como estes se projetaram na elaboração de uma memória futura da construção da referida casa senhorial e da personagem de Francisco Barreto.

Pelas razões acima aduzidas o júri entende tratar-se de uma obra de reconhecido mérito científico e merecedora da atribuição do prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”.

A terminar apresento apenas uma curta nota curricular do premiado, evitando assim que seja o próprio a ter que o fazer.

Nuno Vila-Santa é licenciado, mestre e Doutor em História pela FCSH-UNL. Começando por redigir artigos biográficos sobre os governadores e vice-reis da Índia do período 1550-1640, apresentou uma dissertação de mestrado sobre o vice-rei D. Afonso de Noronha, a qual foi publicada em 2011. Posteriormente, participou em diversos projetos e continuou a debruçar-se sobre o Estado da Índia mas voltando a sua atenção para os reinados de D. Sebastião e D. Henrique, escrevendo artigos e apresentando comunicações sobre este período. Nessa sequência elaborou a sua tese de doutoramento sobre o vice-rei D. Luís de Ataíde, a qual foi publicada e galardoada com o Prémio Lusitania da Academia Portuguesa da História em 2015. Nas suas bolsas de pós-doutoramento do CHAM, desenvolveu ainda estudos sobre Francisco Barreto, governador da Índia e do Monomotapa, D. Francisco Coutinho, 3º conde de Redondo e vice-rei da Índia, assim como trabalhos sobre as controvérsias da Contra-Reforma, sobre a figura do visitador Alessandro Vallignano e ainda alguns estudos sobre o cronista Diogo do Couto. É longa a lista dos estudos por si já publicados, sendo a obra hoje apresentada o seu último trabalho. Atualmente, é investigador bolseiro de pós-doutoramento do projeto RUTTER.

Uma vez mais, a Academia de Marinha felicita convictamente o autor galardoado e regozija-se com a qualidade dos trabalhos submetidos a concurso, geralmente de muito elevado mérito. A terminar, renovo os meus agradecimentos ao Senhor Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional e a todos, Senhoras e Senhores Académicos e Convidados que nos quiseram honrar com a vossa presença.

Academia de Marinha, Lisboa, 15 de março de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

SESSÃO SOLENE DE ATRIBUIÇÃO DO PRÊMIO
“ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES” 2021

APRESENTAÇÃO DA OBRA PREMIADA
“DO ALGARVE, A MARROCOS E À ÍNDIA: FRANCISCO
BARRETO E A CASA DE QUARTEIRA (SÉCULOS XV-XVI)”¹

Comunicação apresentada pelo Professor Doutor
Nuno Vila-Santa², em 15 de março

Excelentíssimo Senhor Chefe da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Senhor Almirante Henrique Gouveia e Melo,
Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu,
Senhor Almirante Artur Junqueiro Sarmento,
Senhores Almirantes,
Prezados Académicos,
Prezado Público, Amigos, Familiares e Colegas, muito boa tarde a todos,

Agradecimentos

Gostaria de, muito naturalmente, começar por agradecer ao Júri que decidiu conceder este Prémio ao meu livro pela distinção e honra que sinto ao recebê-lo. Quero também aproveitar esta ocasião para agradecer as palavras iniciais do senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, sobre o meu trabalho e também, porque me parece esta ocasião apropriada para tal, manifestar a minha gratidão pela minha recente inclusão como membro desta Academia. Uma palavra de reconhecimento deve ser dirigida ao Dr. Vítor Aleixo, Presidente da Câmara Municipal de Loulé, que, como foi aqui mencionado anteriormente, foi quem me impulsionou a escrever este livro. A ele, literalmente, devo a concretização deste livro na medida em que apesar de estar nos meus planos a sua escrita há muito, foi o seu pedido e todo o apoio que me foi prestado pela Câmara Municipal de Loulé

¹ Para todos os detalhes aqui apresentados remetemos directamente o leitor para a obra em questão: VILA-SANTA, Nuno, **Do Algarve a Marrocos e a Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séculos XV-XVI)**, Loulé, Arquivo Municipal de Loulé, 2021.

² Investigador de Pós-Doutoramento do projecto RUTTER e membro do CIUHCT - Centro interuniversitário de História e Filosofia das Ciências e Tecnologia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa, 1749-016 Lisboa, Portugal.

para a sua publicação que permitiu a sua materialização. Este apoio foi decisivo para aqui hoje estar convosco nesta ocasião. Gostaria também de manifestar o meu reconhecimento à Professora Ana Paula Avelar que foi a minha orientadora no CHAM quando desenvolvi as minhas primeiras investigações sobre Francisco Barreto e também ao CHAM por me ter concedido as condições para o fazer. Se hoje aqui estou é porque também existe aqui essa “responsabilidade” da Professora Ana Paula Avelar, e este agradecimento deve também ser aqui registado. Por fim, gostaria de agradecer a presença de alguns familiares, dos meus colegas do projecto RUTTER e em particular do Professor Henrique Leitão.

Apresentação do livro

Para apresentar a obra, gostaria de explicar muito brevemente o título, elucidando a razão de nele se encontrar esta bipolaridade entre a Casa de Quarteira e Francisco Barreto. Para o explicar, irei explicitar brevemente o que me levou a redigir esta obra. Comecei a estudar Francisco Barreto no âmbito de outras figuras que tinha abordado em anteriores trabalhos sobre vice-reis e governadores do Estado da Índia da segunda metade do século XVI. A figura de Francisco Barreto desde cedo cativou a minha atenção. Logo no início da investigação deparei-me com um artigo do Professor Sanjay Subrahmanyam onde a governação de Francisco Barreto era adjectivada como a de um “governador expansionista”. Por outro lado, quando comecei a estudar melhor com mais detalhe fontes em torno de Francisco Barreto e rapidamente encontrei algumas das cartas que trocou com o rei D. João III (1521-1557). Fiquei particularmente surpreendido por numa delas encontrar uma afirmação controversa de Francisco Barreto ao rei: a de que tinha consciência de que a sua forma de governar escandalizava os seus súbditos no Estado da Índia. Estes dois factos convenceram-me da importância de estudar esta figura. Rapidamente percebi que para compreender Francisco Barreto não me poderia cingir ao seu governo do Estado da Índia, decorrido entre 1555 e 1558, e que para o compreender na sua plenitude, teria que indagar mais sobre a Casa de onde provinha, a Casa dos Barretos de Quarteira. Assim se explica o facto de no título existir esta associação entre uma Casa e uma figura. Tal bipolaridade remete para uma ideias que procuro defender ao longo do livro de forma sistemática: a de que apesar de nunca ter sido o titular desta Casa, Francisco Barreto foi a figura mais importante na história desta Casa nos séculos XV e XVI. Em torno deste mote central, foram estruturados os capítulos do livro que brevemente mencionarei em seguida em termos da sua organização, conteúdos e ideias principais neles defendidas.

No primeiro capítulo procuro contextualizar a história da Casa dos Barretos de Quarteira, estudando o aparecimento da Casa em momento anterior ao nascimento do próprio Francisco Barreto. Para tal é efectuado o estudo da linhagem dos Barretos e das razões que motivaram um ramo desta linhagem, com origens nortenhas, a estabelecer-se no Algarve nos finais do século XIV. É analisada também a estrutura patrimonial e as alianças matrimoniais da Casa num tripé muito bem definido: Quarteira, local onde a casa recebeu o morgado

que deu nome à própria Casa, Loulé e, por fim, Faro, onde a Casa ocupou a alcaidaria-mor. Seguidamente é estudado como é que com este tripé bem definido a nível regional, a Casa passou a exercer poderes à escala do reino algarvio propriamente dito. Este estudo é realizado com recurso à menção de vários episódios, em particular do recurso que a Casa fez da frontaria-mor do Algarve desde o século XV e particularmente do facto da Casa aproveitar o processo da expansão portuguesa no Norte de África, manifestando-se sempre pronta para o envio de socorros militares, para ganhar maior dimensão e peso à escala regional e simultaneamente afirmar-se como uma das mais importantes casas da nobreza algarvia. É assim que chegamos ao momento em que se consumou esse papel, em particular, em 1513, quando o rei D. Manuel I (1495-1521) decidiu nomear o titular da Casa de então Rui Barreto, pai de Francisco Barreto, como vedor da fazenda do Algarve, associando essa nomeação com a sua indigitação para a capitania de Azamor que foi então conquistada. Apesar de uma capitania controversa exercida por Rui Barreto em Azamor, o que importa aqui destacar é a sua nomeação para a vedoria da fazenda do Algarve porque ela representou o reconhecimento da Coroa do poder que a Casa de Quarteira tinha acumulado até então no Algarve e sobretudo o de ser a Casa algarvia melhor posicionada para sempre amparar a expansão manuelina em Marrocos que, nos inícios do reinado manuelino, vivia um momento de evidente fulgor. Porém, o processo de retrocesso da presença portuguesa em Marrocos veio a forçar a Casa a repensar a sua lógica de serviços à Coroa na medida em que se tornava palpável a necessidade de apostas noutras regiões. Foi precisamente neste ponto que emergiu a figura de Francisco Barreto, o protagonista deste livro.

Aqui gostaria de destacar como, já num segundo capítulo, se analisa o papel que a Casa de Quarteira começou a desempenhar na década de 1520 perante os ataques marítimos de corsários e piratas islâmicos, franceses e ingleses. Tal papel evidenciou que a Casa começou a desempenhar um papel não apenas no socorro a Marrocos, mas também na defesa marítima do reino algarvio. Assim quando se consumaram os abandonos de posições portuguesas em Marrocos nas décadas de 1530 e 1540, Francisco Barreto foi utilizado pela Casa para iniciar uma nova estratégia de serviços à Coroa, particularmente na sua condição de secundogénito, quando partiu para o Estado da Índia. Ao zarpar para a Ásia Portuguesa em 1547, Francisco Barreto teve uma longa carreira até alcançar o cargo de governador em 1555. Como procuro defender no livro parece-me que houve do lado de Francisco Barreto, mas também da Casa de Quarteira, uma estratégia clara de reunir condições para mais tarde vir um a alcançar o cargo cimeiro do Estado da Índia de então: o de governador. Por esta razão, é analisada com algum detalhe esta carreira de serviços na Ásia de sete anos de Francisco Barreto antes deste alcançar o governo do Estado da Índia. Alcançado este cargo, é momento de colocar à prova a qualificação do Professor Subrahmanyam de Francisco Barreto como um “governador expansionista”. Nesta secção, o estudo inicia-se pela surpresa dos contemporâneos, mas não do próprio, como certas fontes indiciam, perante a sucessão de Francisco Barreto em Goa em 1555. Num segundo momento são analisadas as formas como Barreto governou efectivamente o Estado da Índia, tendo em mente a sua

afirmação a D. João III, a que já me reportei, de que governava a terra de forma escandalosa para os seus súbditos. Recolocando esta questão do “governador expansionista”, é evidente pela análise realizada que Francisco Barreto é de facto este “governador expansionista” por um conjunto alargado e variado de razões e que são detalhadas. Não apenas no plano político-militar, onde é bem conhecido o seu papel de copaternidade no nascimento da designada Província do Norte do Estado da Índia, mas é também o “governador expansionista” que considera projectos alternativos de expansão em regiões que à época não eram consideradas prioritárias. Tal foi evidente no seu papel da organização da jornada de Madagáscar, no seu apoio à expedição ao sultanato achém ou até, no limite, ao próprio estabelecimento luso em Macau e consequente aposta na China e Japão. Não se tratou, portanto, de um “governador expansionista” apenas no prisma político-militar. Foi-o por convicção própria por perceber a fase ascensional que a presença portuguesa na Ásia então vivia. Francisco Barreto decidiu claramente aproveitá-la para encetar um conjunto de reformas para as quais não procurou o consentimento prévio de D. João III. Ao fazê-lo, gerou naturalmente oposições, das quais estava bem consciente quando escreveu a D. João III sobre a sua forma de governar, assumindo claramente a sua posição. Mas é também um “governador expansionista” por outras razões. Sobretudo por governar entre 1555 e 1558, a problemática das directrizes contra-reformistas, emanadas de Lisboa, e a sua aplicação no Estado da Índia levou Francisco Barreto a novamente assumir posições tidas por controversas à sua época. Neste ponto, o governador não se coibiu de incumprir uma das principais ordens que D. João III enviou para a Ásia Portuguesa: a jornada da Etiópia, preparada durante anos pelo rei e que Francisco Barreto, na hora da sua partida, obstaculizou. Tal gerou um importante conflito com as autoridades jesuítas que tinham sido, entre outras razões, também enviadas para concretizar esta expedição. Mas este é apenas o primeiro capítulo de um episódio maior deste conflito com os Jesuítas que veio a ter o seu epicentro maior na conhecida primeira devassa contra os judeus e cristãos-novos de Cochim e Goa de 1557, a qual Francisco Barreto procurou também evitar. Tal actuação gerou a acusação de que Barreto pretendeu opor-se à futura instalação da Inquisição no Estado da Índia, ocorrida precisamente no governo do seu sucessor, o vice-rei D. Constantino de Bragança (1558-1561). Esta lógica conflitual obrigou o próprio Francisco Barreto a recuar, considerando o impacto que as suas posições públicas poderiam ter na avaliação posterior pela Coroa da sua carreira, governo e também na própria Casa de Quarteira. Estas razões levaram Francisco Barreto a retroceder nos seus intentos iniciais, explicando o seu relevante compromisso dos baptismos solenes que alcançou com os jesuítas e que tão importante foi para os anos seguintes na história do Estado da Índia. Em todo o caso, ao terminar o seu governo, em 1558, é perceptível que, apesar destas controvérsias, Francisco Barreto se encontrava em condições favoráveis de enfrentar o seu julgamento pela Coroa, no momento de regressar a Portugal. Importa relembrar que o regresso a Portugal de anteriores vice-reis e governadores do Estado da Índia, muitas vezes tinha sido problemático para os seus antecessores, como é tão bem conhecido. No entanto, Francisco Barreto estava, de facto, em boas condições para ser bem recebido e até galardoado pelos seus serviços que prestara durante o seu governo.

Este é o tema com o qual se inicia o terceiro e maior capítulo do livro, prosseguindo a narração da história da Casa dos Barretos de Quarteira em função deste protagonista que é Francisco Barreto, nesta fase ascensional da sua carreira, e que em última instância têm o seu momento de clímax com a sua indigitação para a expedição ao Monomotapa em 1568-69. Assim, este capítulo inicia-se com o regresso de Francisco Barreto a Portugal entre 1558 e 1561. Abordam-se os três naufrágios que o fidalgo sofreu antes de aportar a Lisboa e como soube deles beneficiar e da sua fama da Índia para se apresentar na corte lusa como uma das grandes figuras da época engrandecidas pela epopeia marítima portuguesa. Tal é confirmado pela recepção pessoal, em 1561, de que foi alvo pela rainha D. Catarina (1507-1578), à época regente na menoridade do rei de D. Sebastião (1557-1578), e particularmente pela confirmação de várias mercês a Francisco Barreto que imediatamente se sucedeu. O papel de Francisco Barreto é ainda visível nas funções que desempenhou na própria Casa de Quarteira, quando o seu irmão e titular da Casa faleceu, e perante a menoridade do herdeiro, foi o próprio quem geriu interinamente a Casa. Para tal assumiu plenamente as funções de vedor da fazenda do Algarve e deteve importante papel na preparação de diversas armadas de guarda-costa ao reino algarvio. A sua actuação no Algarve era então indissociável do papel cortesão que também desempenhava, o qual o levará à indigitação para capitão-mor da empresa do Monomotapa em 1568-69. Porém, na sua carreira, são de referência obrigatória ainda dois episódios anteriores a que gostaria de me referir pela sua importância e relevância à época. O primeiro deles decorreu em 1562 com famoso cerco de Mazagão, no qual, após intensas discussões na corte portuguesa, foi decidido que Francisco Barreto seria o líder nomeado pela Coroa para comandar os socorros à praça sitiada. Mas, mais importante que 1562 é 1564, quando o rei Filipe II de Espanha (1556-1598) solicitou ao cardeal D. Henrique (1512-1580), à época regente na menoridade de D. Sebastião, apoio marítimo e terrestre para reconquistar a praça de Pinhão de Velez no Norte de África. O cardeal regente escolheu Francisco Barreto para o comando desta expedição. Na sequência do sucesso da operação militar, Francisco Barreto veio a receber uma carta do punho de Filipe II com um medalhão do monarca Habsburgo em reconhecimento dos seus serviços. Esta carta foi ainda motivo para as intervenções de Filipe II junto da corte portuguesa, em circunstâncias algo obscuras, mas que se percebem estar relacionadas com a carreira cortesã de Francisco Barreto, e que redundaram em claras defesas dos interesses do fidalgo. O processo ascensional da carreira de Francisco Barreto veio a ter o seu momento de apogeu com a indigitação para capitão-mor da empresa do Monomotapa em 1568-69. Tal nomeação foi efectuada após Janeiro de 1568, isto é, após D. Sebastião ter assumido formal e plenamente o poder. Este é então o mote para estudar com mais detalhe esta jornada. A mesma já tinha sido estudada antes por vários autores e a minha preocupação inicial era chamar a atenção para alguns momentos da mesma que me pareciam pouco explorados com os documentos conhecidos. No entanto, neste processo tive a felicidade de encontrar documentação inédita para esta expedição, a qual em parte apresentei já aqui há dois anos atrás com o

meu colega Pedro Pinto.³ Optei no livro por publicar a restante documentação em apêndice documental directamente relacionada com Francisco Barreto. Portanto, nesta secção procurou-se rever os principais momentos desta expedição com dois objectivos fundamentais. O primeiro foi o de tentar perceber qual foi a importância da mesma para o Império Português da época. O segundo foi compreender o impacto que o falecimento de Francisco Barreto em plena campanha teve na história da Casa dos Barretos de Quarteira. Esta perspectiva explica a reanálise de vários momentos da expedição, desde o contexto da nomeação de Francisco Barreto, a partida da sua armada em 1569, as principais decisões erradas deste relativamente a partir para o interior em 1569-70, os acontecimentos que geraram o seu falecimento entre 1571 e 1573, o que se sucedeu à sua morte em 1573, o papel da resistência do Imperador do Monomotapa aos Portugueses no desfecho da expedição e, por fim, o estudo dos contributos trazidos pelos novos documentos encontrados. Após esta análise, é realizada uma avaliação do que terá sido a importância desta expedição à época para o Império Português. Gostaria de partilhar aqui convosco apenas dois aspectos dessa reflexão que me parecem relevantes. Em primeiro lugar, destacar como esta expedição que parte cerca de setenta anos depois dos Portugueses terem chegado pela primeira vez à África Oriental, e, portanto, já terem acumulado algum conhecimento e experiência daquela região, é marcada, em vários momentos, da parte de D. Sebastião, da sua corte e até surpreendentemente do próprio Francisco Barreto, por um desconhecimento da realidade geográfica do interior africano. Este aspecto teve consequências dramáticas em vários momentos da expedição. Mas talvez mais importante do que isso, estes novos documentos que tive a felicidade de encontrar, e que transcrevo em apêndice documental, demonstram muito bem como, na minha opinião, mesmo com todas as hesitações, contradicções e até fúrias de D. Sebastião com Francisco Barreto, fica particularmente evidente como na mente do rei português esta campanha era muito importante. Eu diria mesmo a expedição mais importante que D. Sebastião mandou organizar no seu império, com natural excepção para Alcácer-Quibir pelas consequências que teve e que são de todos conhecidas.

Por fim, a forma como o falecimento de Francisco Barreto nesta expedição afectou a história da Casa de Quarteira é abordada no quarto e último capítulo, onde se procura demonstrar como houve esse impacto negativo na história da Casa. Tal é bem patente no mesmo ano em que Francisco Barreto faleceu na distante costa oriental africana, quando D. Sebastião foi recebido e hospedado pelo titular da Casa em Quarteira, Loulé e Faro no âmbito da sua conhecida deslocação ao Alentejo e Algarve de 1573. Foi exactamente nesse momento que se iniciou um processo de retrocesso na história da Casa. Na sequência da sua viagem ao Algarve, D. Sebastião decidiu recriar um cargo que já existira no período medieval: o de governador geral do Algarve. Ao nomear o governador, o rei basicamente esvaziou as funções que a Casa de Quarteira vinha exercendo por via da vedoria da fazenda do Algarve desde inícios do século XVI. Tal gerou protestos da Casa e

³ Veja-se: PINTO, Pedro, VILA-SANTA, Nuno, “Documentos inéditos para a expedição Barreto-Homem ao Monomotapa (1569-1577): D. Sebastião, o Estado da Índia e a gestão do Império” in **Memórias** 2020, Lisboa, Academia de Marinha, 2021, pp. 71-108.

tentativas de recuperar o poder perdido. Em todo o caso, neste final do século XVI, a Casa de Quarteira não teve muito sucesso a recuperar o poder que até então detivera. Em primeiro lugar, porque vários membros da Casa faleceram em Alcácer-Quibir. Em segunda instância, porque depois de 1578 se verificam problemas sucessórios na Casa e, por fim e factor absolutamente decisivo, porque nenhum membro da Casa foi nomeado para este governo geral do Algarve, como seria expectável com base em toda a sua experiência anterior. Este processo de declínio tornou-se evidente quando a Casa falhou um dos seus deveres fundamentais: detendo a alcaidaria-mor de Faro, a Casa incumpriu os seus deveres de defesa militar da cidade perante o ataque inglês de 1596. Tal levou a que nesse momento fosse recordado que caso Francisco Barreto fosse vivo tal nefasto acontecimento não teria tido lugar pela coragem e fama que sempre tivera e que atemorizava qualquer inimigo ao simples soar do seu nome.

Para concluir, gostaria de destacar aqui duas ideias finais. Por um lado, realçar a importância desta vedoria da fazenda do Algarve exercida pela Casa de Quarteira. Enquanto não existir um estudo articulado dos governadores gerais do Algarve nomeados a partir de D. Sebastião nunca se poderá ter total certeza se esta vedoria da fazenda não foi uma espécie de ensaio para a recriação do governo geral do Algarve por D. Sebastião. À partida, quando se olha para o exercício prático da vedoria da fazenda do Algarve pela Casa de Quarteira, e ao contrário do que o título indicaria, evidencia-se muito mais do que meramente funções financeiras. Ao invés, a Casa exerceu funções económicas, sociais, militares e políticas à escala do reino algarvio. Este ponto leva à inevitável ligação com os poderes concedidos aos governadores do Algarve, mas necessita ainda de novos aprofundamentos. É também importante destacar como, ao que tudo indica, apesar da falta de estudos de outras casas de nobreza algarvia da época que poderiam estar em condições de concorrer com os Barretos nestas estratégias de afirmação à escala regional algarvia, e em paralelo como o que o Professor Joaquim Romero de Magalhães escrevera já em vários trabalhos, a Casa de Quarteira foi uma das importantes na história do Algarve dos séculos XV e XVI. Neste ponto, parece-me que a evidência documental apresentada no livro é suficiente forte para reafirmar a minha convicção inicial: Francisco Barreto foi uma das figuras principais na história da Casa dos Barretos de Quarteira, apesar de, como mencionado anteriormente, nunca ter sido formalmente titular da mesma.

Para finalizar gostaria de estabelecer uma breve ligação entre este livro e os meus temas de investigação actuais, até porque considero que a concessão deste Prémio ao meu livro me concede responsabilidades de continuar a produzir investigação com resultados relevantes para a comunidade académica. Como tal gostaria de vos elucidar brevemente sobre a relação entre os temas abordados neste livro, e de outros temas que trabalhei anteriormente, com aqueles me ocupam no presente. De uma forma global, pode afirmar-se que este livro documenta, e como é bem sabido de todos, a importância da experiência marítima para a história portuguesa dos séculos XV e XVI. Partindo exactamente desta perspectiva e da minha pertença actual ao projecto RUTTER, chefiado pelo Professor Henrique Leitão, o meu actual tema de investigação prende-se com a circulação do conhecimento marítimo português para os rivais marítimos europeus de Portugal.

Um dos objectivos deste projecto é documentar como ao longo dos séculos XV, XVI e XVII se foi construindo a ideia do planeta Terra como hoje o conhecemos, do ponto de vista científico, realçando o papel das navegações, dos roteiros náuticos, da cartografia e do conhecimento de pilotos na emergência de tais noções. Desse ponto de vista, como me parece que todos em Portugal reconhecem, a experiência portuguesa dos séculos XV e XVI foi decisiva como a primeira tentativa na História de construção de um império marítimo à escala global de todo o planeta. Tal processo acabou por afectar também aqueles que mais tarde se transformaram nos rivais marítimos de Portugal. Ao longo dos séculos XV, XVI e XVII, é sabido que esses rivais se apropriaram de forma silenciosa, mas decisiva do conhecimento marítimo português, como sejam roteiros, cartografia, pilotos ou obras de cosmografia. Em consonância, o meu objectivo têm sido estudar a circulação deste tipo de conhecimento seja por pilotos, por agentes de diplomacia, missões de espionagem ou por agentes de globalização deste tipo de conhecimento marítimo em relação com os principais rivais marítimos de Portugal: Espanha, França, depois Inglaterra e, por fim, a República das Províncias Unidas. Neste âmbito, em vários trabalhos, alguns dos quais foram aqui apresentados também por ocasião de colóquios organizados pela Academia de Marinha, procurei documentar não apenas essa circulação, mas sobretudo o seu impacto directo na organização de expedições marítimas espanholas, francesas, inglesas ou neerlandesas.⁴ Desse ponto de vista, por considerar que fora de Portugal muitas vezes não existe a consciência clara da importância dos contributos portugueses nos séculos XV, XVI e XVII neste âmbito sobretudo quando se relaciona este tema com o debate maior que é o da revolução científica, o meu objectivo é escrever um livro em inglês onde possa detalhar estes processos e demonstrar como Portugal teve este contributo para a Europa do Renascimento e posteriormente para Europa do século XVII e como esse contributo foi fundamental para compreender um processo maior: o da expansão marítima europeia.⁵ Desse ponto de vista, para terminar, considero que a concessão deste Prémio é um incentivo para prosseguir mais investigações como esta.

Muito obrigado pela vossa atenção.

⁴ VILA-SANTA, Nuno, “Uma consequência indirecta da circum-navegação de Magalhães-Elcano? Linschoten e os roteiros do Pacífico-Índico” in **Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas Águas**, edição de Ana Paula Avelar e Vítor Gaspar Rodrigues, Lisboa, Academia de Marinha, 2022, pp. 341-366. VILA-SANTA, Nuno, “Uma consequência da expedição Magalhães-Elcano? A circulação de pilotos, cartógrafos e cosmógrafos portugueses para Espanha” in **Magalhães e Elcano. Do Ocaso de uma expedição à génese de um mundo global**, edição de Ana Paula Avelar e Vítor Gaspar Rodrigues, Lisboa, Academia de Marinha, 2023, pp. 183-210. Para outros trabalhos veja-se a nota seguinte.

⁵ Este objectivo será concretizado em 2024 com a publicação do nosso livro final, no âmbito do projecto RUTTER, pela editora Amsterdam University Press, o qual ficará em open-access, e intitulado *Knowledge Exchanges between Portugal and Europe: Maritime Diplomacy, Espionage and Nautical Science in the Early Modern World (15th-17th centuries)*. Neste livro encontram-se as versões mais completas e em inglês dos principais trabalhos que temos vindo a publicar nos últimos anos. Para as versões já publicadas dos mesmos consulte-se o repositório dos nossos trabalhos académicos em: <https://lisboa.academia.edu/NunoVilaSanta>

Bibliografia citada:

VILA-SANTA, Nuno, **Do Algarve a Marrocos e a Índia: Francisco Barreto e a Casa de Quarteira (Séculos XV-XVI)**, Loulé, Arquivo Municipal de Loulé, 2021.

PINTO, Pedro, VILA-SANTA, Nuno, “Documentos inéditos para a expedição Barreto-Homem ao Monomotapa (1569-1577): D. Sebastião, o Estado da Índia e a gestão do Império” in **Memórias 2020**, Lisboa, Academia de Marinha, 2021, pp. 71-108.

VILA-SANTA, Nuno, “Uma consequência indirecta da circum-navegação de Magalhães-Elcano? Linschoten e os roteiros do Pacífico-Índico” in **Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas Águas**, edição de Ana Paula Avelar e Vítor Gaspar Rodrigues, Lisboa, Academia de Marinha, 2022, pp. 341-366.

VILA-SANTA, Nuno, “Uma consequência da expedição Magalhães-Elcano? A circulação de pilotos, cartógrafos e cosmógrafos portugueses para Espanha” in **Magalhães e Elcano. Do Ocaso de uma expedição à génese de um mundo global**, edição de Ana Paula Avelar e Vítor Gaspar Rodrigues, Lisboa, Academia de Marinha, 2023, pp. 183-210.

O ESCORBUTO E A GENTE DO MAR

Comunicação apresentada pelo Contra-almirante
José Filipe Moreira Braga, em 29 de março

I - BREVE NOTA SOBRE O ESCORBUTO

As células dos tecidos humanos, mantêm-se ligadas e coesas entre si, por acção de fibrilhas proteicas de tecido conjuntivo/colagénio, existentes no espaço intercelular. Todas as células carecem de irrigação sanguínea, e, a estas fibrilhas, acresce a função de suporte desses capilares sanguíneos.

Uma imagem que pode ajudar a compreender o escorbuto, consiste na comparação dos tecidos humanos com a calçada portuguesa. À semelhança das fibrilhas de tecido conjuntivo, é a argamassa que mantém coesas as pedras da calçada. Se esta argamassa for arrastada por águas pluviais ou destruída por raízes de plantas, as pedras esboroam-se e soltam-se. A acção (hidroxilação) que a vitamina C produz nas fibrilhas de tecido conjuntivo, é indispensável à manutenção da sua estrutura tridimensional, que, se alterada, fica disfuncional, provocando o deslaçar das células e lesões na delicada parede dos capilares (endotélio), ocasionando hemorragias, edemas (inchaços) e a necrose (morte) dos tecidos humanos.

O aporte de vitamina C ao organismo é inteiramente proveniente da alimentação (frutas e legumes frescos) e as necessidades diárias são cerca de 60-80 mg/dia. As suas reservas no organismo são limitadas. Até 40 dias de privação, desaparece do sangue com ausência de sintomas. Com aproximadamente 4 meses de privação, iniciam-se alterações cutâneas (hiperqueratose folicular). E, com uma carência de 5 meses, surgem as hemorragias e a deficiente cicatrização de feridas. De referir que a duração das viagens nas Naus da Carreira da Índia, era de 5,5 a 6 meses para a ida e outro tanto para a torna-viagem.

J.V. e Meneses¹, dá-nos notícia de um rol de mantimentos para um mês, com 6 artigos, atribuídos à tripulação de uma Caravela com 31 homens, mencionado o peso total de biscoito, carne e pescada e o volume total de vinho, azeite e vinagre. Deste modo, é possível calcular a porção homem/dia para cada um destes 6 produtos. Aplicando então uma Tabela de Composição de Alimentos a cada uma destas porções homem/dia, é possível quantificar o teor diário total em proteínas, hidratos de carbono, gorduras, minerais (Na, K, Ca, P, Fe) e vitaminas (A, B1, B2, PP e C). E a conclusão é a seguinte: equilíbrio aceitável em proteínas,

¹ Ver MENESES, José de Vasconcelos e – Armadas Portuguesas, Alimentação e Abastecimento.

hidratos de carbono e ferro; deficit relativo de gorduras, compensado caloricamente com a ração de vinho; carência acentuada de cálcio e vitaminas A, B1, B2 e C, causando avitaminoses, frustres ou sintomáticas, mesmo sem a deterioração de alimentos.

O resultado é um quadro clínico complexo por carência alimentar, onde podem coexistir a subnutrição e a fome com o Beribéri náutico ou Mal das calmarias (por carência de Vitamina B1), a Pelagra (por falta de vitamina PP) e o Escorbuto ou Mal de Luanda (por deficit de Vitamina C).

O escorbuto é a entidade mais mencionada entre estas doenças, devido ao alarme causado pelas hemorragias, visíveis na pele ou exteriorizadas através de um orifício natural (como as gengivorragias).

As carências alimentares referidas, explicam a importância de contramedidas de compensação, como as arribadas para reabastecimento/refrescamento, os “gasalhados” (pertenças individuais dos tripulantes) e a pesca no alto mar (para este efeito, os navios dispunham de barricas com isco, linhas e anzóis).

II - O TRATADO DO ESCORBUTO (JAMES LIND, 1756)

O Plano Geral desta Obra Clássica², vertida em francês, apresenta um Prefácio do Tradutor, o Prólogo do Autor e três Partes (I, II e III).

O PREFÁCIO DO TRADUTOR apela à “observação da doença e à experiência, por oposição à vaidade e presunção de teorias”. Passa em revista os conhecimentos médicos de Hipócrates, de Van Helmont e de Harvey, mas faz notar que o progresso, no tocante ao escorbuto, é escasso. Elogia Lind, quando refere que “há um só escorbuto no mar ou em terra, que não é contagioso nem hereditário e que deve ser sujeito a um diagnóstico diferencial com outras doenças”. Cita ainda um artigo do Jornal “O Estrangeiro” de Agosto de 1754, sobre Lind, que relata a sua arte, clareza, precisão, sageza, observação dos doentes, dissecações anatómicas e explicação dos sintomas... E conclui, salientando que a observação é o único meio de aperfeiçoamento da prática médica.

O PRÓLOGO DO AUTOR explicita os quatro motivos de grande interesse, que justificam a publicação deste Tratado, para a Inglaterra: 1º Tem uma Frota poderosa; 2º Tem o comércio marítimo mais florescente entre as Nações; 3º A mortalidade na Marinha é maior por esta doença do que o número de mortos em combate; 4º Aumenta a morbilidade e mortalidade por outras doenças.

A PARTE I DO TRATADO, apresenta 4 Títulos: Apreciação crítica do trabalho de vários autores sobre a doença; Tipos de escorbuto; Distinção entre escorbuto de mar e escorbuto de terra; Escorbuto hereditário e contagioso.

² Ver LIND, James - Tratado do Escorbuto (Biblioteca do Palácio Nacional de Mafra), 1756.

No Título Apreciação crítica, menciona vários autores, como Hipócrates, que não terá observado o escorbuto nos marítimos da Antiguidade, pois a navegação de então, essencialmente costeira, não era de longo curso. Também seria desconhecida dos Árabes.

Cita Fernão Lopes de Castanheda, a propósito da 1ª viagem de Vasco da Gama à Índia.

Dá notícia de Sir Peter Hawkins, em 1621, que afirma: “O escorbuto é a peste do mar – causou 10.000 mortos em 20 anos na Marinha Real Britânica, ou seja, uma média de 500 mortos por ano”.

Sobre Walter, alerta que “as melhores descrições da doença eram relatos de viagens oceânicas, mas feitos por gente do mar sem instrução médica e que nenhum médico tinha presenciado a bordo” (tal como Luís de Camões refere nos *Lusíadas*, Canto V,82: ... Não tínhamos ali médico astuto, Sururgião sutil menos se achava, mas qualquer, neste ofício pouco instruto...).

Relativamente a Wierius, considera-o o “autor que melhor se escreveu sobre o tema, nomeadamente os sintomas escorbúticos, que permanecem atuais”.

Referindo-se a Eugalenus, afirma que este autor “chama escorbuto a todas as doenças que achava que não estavam bem descritas pelos Antigos e que não cediam aos remédios que eles prescreviam nesses casos... há nele qualquer coisa pior do que a ignorância... a sua vaidade e presunção são insuportáveis, com as curas que promete... chama escorbuto a várias doenças...”

No Título Tipos de escorbuto, Lind refere que as divisões que se fizeram do escorbuto são inúteis, embaraçosas e mesmo perigosas, pois tendem a confundi-lo com outras doenças com as quais não tem a menor analogia.

Para a cura de milhares de marinheiros, os médicos de bordo mais experimentados têm usado o alho e os espargos, que eram prescrição habitual usada em vários Hospitais, principalmente no de Gibraltar. A prática ensina ainda que o agrião, a cebola e a mostarda, também são de grande utilidade no escorbuto. Refere estes alimentos, com a esperança de que, um dia, a Química descubra um medicamento eficaz, pois, “esta Ciência é quem mais pode servir a Medicina, mas quem pior a tem apoiado”.

No Título Diferença entre escorbuto de mar e escorbuto de terra, refere que o escorbuto era muito conhecido no mar por causa das viagens de longo curso, mas pensava-se que o escorbuto que matava pessoas em terra, não tinha os sintomas do escorbuto do mar. Mas, o estudo da identidade da doença, revela a mesma causa, os mesmos sintomas e a cura com os mesmos remédios.

Olaus Magnus descreveu, pela primeira vez na Europa, um caso de escorbuto numa cidade sitiada, e, Dodonée, um caso de escorbuto numa prisão.

Há, contudo, só um meio pelo qual se pode esperar o progresso da Medicina: consiste no registo exacto e fiel das doenças, distinguido cuidadosamente umas das outras, à semelhança dos Botânicos na descrição das plantas...

Os sinais patognomónicos do escorbuto, são a putrefacção das gengivas, manchas da pele, rigidez articular, inchaço das pernas, astenia, desmaios e morte súbita...

No Título Escorbuto Hereditário e Contagioso, Lind refere que “a bordo dos navios, onde a frequência do escorbuto é considerável, nunca foi considerada como contagiosa, como as febres e as disenterias”.

Cita o caso do Navio de Sua Majestade, o HMS Guernsey, vido de Messina, onde grassava uma epidemia de peste. Como tal, quando chega a Lisboa tem de ficar de quarentena, pelo que os 70 escorbúticos que trazia a bordo não puderam desembarcar. Foram curados a bordo com frescos lisboetas (a “green soup”), o nosso “caldo verde”.

A PARTE II DO TRATADO tem 7 Capítulos.

O Capítulo I aborda as Causas da doença. Menciona o tipo de vida dos doentes (o que ocasiona sempre a doença; o que a pode prevenir; o que aumenta ou diminui a sua gravidade). E, conhecidas as causas, como se pode prevenir.

Entre as causas relevantes, entre outras, está o tempo de duração da carência alimentar e a coexistência de doenças crónicas. Se a duração da carência alimentar for prolongada, ocasiona uma epidemia ou endemia escorbútica (caso das viagens marítimas de longo curso, das Guerras prolongadas com cidades sitiadas e nas endemias europeias do Inverno entre os 60 graus de Latitude Norte e o Círculo Polar Ártico). Se de curta duração, ocasiona casos esporádicos de escorbuto.

Outras causas relevantes, são o frio e a humidade do ar do mar; o trabalho no exterior; o vestuário molhado e a roupa do leito húmida; os marinheiros que se abandonam à tristeza e melancolia e os do recrutamento forçado; e os alimentos deteriorados.

Irrelevante, para este fim, é o ar viciado e a limpeza e higiene dos navios.

Mas, a causa mais importante desta doença no mar, é a falta de vegetais frescos e frutas maduras. A dificuldade em os ter no mar é a verdadeira causa da frequência e grande malignidade do escorbuto neste elemento ...

O Capítulo II é sobre o Diagnóstico da doença. Descreve, como sinais patognomónicos do escorbuto, a palidez e opacidade facial; a astenia intensa com dispneia para pequenos esforços; as gengivorragias e hemorragias cutâneas petequiais; pequenas feridas cutâneas evoluindo para úlceras; edemas maleolares e das zonas de declive; e sinais inflamatórios articulares. E, como sinais menos frequentes, a febrícula, dores abdominais, paradontose e perdas dentárias.

O Capítulo III refere-se ao Prognóstico da doença, que no mar é muitas vezes enganador. De início, a doença, mesmo contraída no mar, pode ser curada a bordo, num porto ou a navegar. Se a astenia, ou outros sintomas, retêm o doente no leito, são essenciais vegetais frescos na alimentação, e, sobretudo, laranjas e limões. Se o doente recuperar da astenia sem outros sintomas, está fora de perigo. A disenteria escorbútica, ou a dispneia intensa com um quadro pulmonar semelhante a uma tísica, são frequentemente irreversíveis, e, como tal, mortais.

O Capítulo IV é dedicado à Prevenção da doença, essencial nas viagens de longo curso da gente do mar de todas as Nações, cujos serviços são tão importantes para a Sociedade. Acreditou-se que a Química poderia descobrir um remédio para tratar a doença, o que esteve na origem da fundação de uma Cátedra na Universidade de Leipzig, para o efeito. E, assim,

o Dr. Michael foi um dos primeiros Professores de Química na Europa, mas desconhecido e sem resultados práticos, por oposição a Leibniz, Hertz, Goethe, Nietzsche e Wagner...

É, contudo, possível curar escorbúticos a bordo, empregando remédios convenientes, e, tanto quanto possível, fáceis de aplicar, descritos num pequeno volume de poucas páginas com instruções, provando a sua eficácia na prevenção e tratamento da doença.

Lind refere um estudo (que hoje chamaríamos “ensaio clínico”) que realizou a bordo do Navio de Sua Majestade “HMS Salisbury”, com 12 doentes escorbúticos, divididos em 6 grupos de 2 doentes:

- ao 1º grupo, prescreveu um quartilho de cidra (473 ml) por dia, durante 15 dias
- ao 2º grupo, prescreveu XXV gotas de elixir de vitriolo, 3x dia, durante 15 dias
- ao 3º grupo, prescreveu 2 colheres de vinagre, 3x dia, durante 15 dias
- ao 4º grupo, prescreveu meio quartilho de água do mar, por dia, durante 15 dias
- ao 5º grupo, prescreveu 2 laranjas e 1 limão, por dia, durante 6 dias
- ao 6º grupo, prescreveu um leituário de alho, semente de mostarda, bálsamo do Perú e mirra, durante 15 dias.

Deste estudo, concluiu que as laranjas e os limões foram os remédios mais eficazes para curar o escorbuto, e que, o lote dos doentes correspondentes a este tratamento, foi o primeiro a retomar a atividade, gradualmente...

O Capítulo V é sobre o Tratamento da doença. Reafirma que todos os remédios serão inúteis, se a alimentação do doente não tiver fruta e vegetais. Mas elenca 2 advertências: 1ª Os doentes não suportam purgantes drásticos, sangrias e exercício físico (como as fainas de manobra dos navios; a deambulação; não era raro o falecimento destes doentes durante a evacuação para terra, ou pouco depois da sua hospitalização). 2ª Começar por dar porções reduzidas de fruta e legumes, para evitar a disenteria.

O Capítulo VI disserta sobre a Teoria da doença, onde o Autor apresenta uma síntese dos Capítulos precedentes.

O Capítulo VII é dedicado às Autópsias dos escorbúticos, que confirmam as hemorragias, com sangue com aspecto negro e muito fluido, seja na pele, boca, nariz, estomago, intestinos, pulmões, pericárdio, músculos e ossos... surpreendentemente, o cérebro apresenta poucas ou nenhuma lesão, o que, segundo o Autor, poderia explicar o facto de os doentes permanecerem conscientes até ao desenlace final.

A PARTE III DO TRATADO (Conclusão), tem 2 Capítulos, 1 Apêndice e 1 Tabela Cronológica.

O Capítulo I, cita textos de Autores Antigos, supostamente relacionados com o escorbuto e com as primeiras descrições dadas sobre esta doença.

O Capítulo II, a Biblioteca Escorbútica, refere todas as Obras que foram publicadas, conhecidas à data, sobre a doença.

O Apêndice apresenta o Índice de Autores.

A Tabela Cronológica, com Publicações sobre o escorbuto, durante o período de 1534 a 1754 (onde consta Fernão Lopes de Castanheda – História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses – circa 1538).

III - BREVE APONTAMENTO SOBRE O ESCORBUTO NA 1.ª VIAGEM DE VASCO DA GAMA À ÍNDIA

“(…) Na torna-viagem tinha havido muyta gente morta, e outros doentes que morrerão chegando a terra... também Paulo da Gama..., tendo cahido de cama em Guiné, onde adoeceo toda a gente...”³. Não são referidos os sintomas que os doentes apresentavam, como tal não é possível fazer um diagnóstico. Mas no “quadro clínico complexo” mencionado em I, há dois motivos que nos fazem pensar que a hipótese diagnóstica prevalente seja o escorbuto: primeiro, porque “se havia muyta gente morta”, é altamente provável que a causa seja devida às hemorragias, tanto mais que o escorbuto, entre as doenças referidas, é a que provoca maior mortalidade; segundo, os “outros doentes que morreram chegando a terra”, ou seja, no decurso ou pouco depois da evacuação, é característica do escorbuto e deve-se à mobilização dos doentes, que agrava o risco de hemorragias.

Estes dois motivos acabados de referir, são também aplicáveis à evacuação de Paulo da Gama: “Na Ilha de S.Tiago de Cabo Verde, Vasco da Gama resolveu trazer para Portugal, tão rapidamente quanto possível, o seu irmão gravemente doente, numa Caravela fretada (...)”⁴.

Relativamente a esta evacuação sanitária, chamaria a atenção para três aspectos relevantes. O primeiro, foi o reconhecimento da gravidade da doença. O segundo, refere-se à escolha do meio de evacuação mais rápido disponível, uma caravela de comércio, fretada para o efeito, com um andamento que podia alcançar até duas léguas e meia por hora. O terceiro, diz respeito à escolha do local do internamento do doente, no Hospital mais próximo e mais diferenciado, em Angra, nos Açores.

(Um breve parêntesis, para noticiar que os princípios usados nestas três iniciativas acabadas de mencionar, realizadas em 1499, continuam válidos. No léxico atual das Operações Navais multinacionais, foi atribuída uma “Medical Evacuation Priority 2” a Paulo da Gama. A caravela de comércio, fretada como navio-ambulância, tem a designação de “STUFT” – Ship Taken Up From Trade – as ambulance ship. E ao internamento em Angra, aplica-se o conceito de Ponto de Apoio Logístico Avançado, “ALSS - Advanced Logistis Support Site”, relativamente a Lisboa).

³ Ver COUTINHO, Gago (Alm.) – “Apreciação e Crítica Náutica”. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Parte II.

⁴ Ver HUMMERICK, Franz – “Estudo Crítico”. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Parte II, p. 319-320.

Este Hospital de Angra, foi criado em 15 de março de 1492⁵. Deve-se a João Vaz Corte Real, 1º Capitão Donatário da Ilha Terceira, e a Afonso Gonçalves de Antona Baldaya, Navegador da Casa do Infante, que disponibilizaram um espaço aos Religiosos da Ordem de S. Francisco, para cuidar dos doentes, que, com o auxílio de Leigos das Confrarias do Espírito Santo e da Misericórdia, esteve na origem da Fundação desta Instituição.

Entre os cuidados que prestava, tinha um Plano de Contingência: “... porque muitas vezes acontece e principalmente no Verão, quando vem as nãos da Índia, e navios da guine, e armadas trazerem m.tos enfermos à caza do hospital, que tem muita necessidade de ser curados... em tal caso o mordomo e o fizico chamados à campa tangida recolhera os taes enfermos, e lhes dará os remédios neçessários com toda a charidade (...).”⁶.

Em Angra houve um grande alvoroço com a chegada de Vasco da Gama e seu irmão Paulo da Gama. E a azáfama prossegue, poucos dias depois, com a arribada da Nau S. Gabriel e da Caravela Latina Bérrio, também com vários doentes. E, apressadamente, apresta-se uma Caravela para zarpar para Lisboa, a dar a boa-nova ao Rei D. Manuel sobre o descobrimento da Índia.

Ficou assim demonstrada a importância de Angra no apoio à navegação atlântica e D. João III viria a institucionalizar a função de Provedor das Armadas e Naus da Índia. O seu primeiro Titular foi Pero Anes do Canto e, a Casa do Provedor, sediada no Solar de Nossa Senhora dos Remédios. A Provedoria, que fornecia víveres, acudia a navios em dificuldades e coordenava a ação da Armada das Ilhas, foi exercida pelos seus descendentes até 1818.

IV - CRONOLOGIA SUBSEQUENTE RELACIONADA COM O ESCORBUTO

O advento da Revolução Industrial e o aparecimento dos navios mistos vela/vapor, ocorre na nossa Armada em 1856-58, com o Programa do Ministro da Marinha Marquês de Sá da Bandeira. Constroem-se três Corvetas mistas (a Bartolomeu Dias, a Sagres e a Estefânia). A importância da máquina a vapor na diminuição do tempo das viagens, faz com que o período de carência alimentar em vegetais frescos e fruta, deixe de ser uma causa relevante na génese do escorbuto, como era no passado.

E esta nova realidade é reforçada, em 1902, com a criação da Escola Prática de Torpedos e Eletricidade (em Vale de Zebro) e pela instalação de corrente elétrica a bordo, permitindo a conservação de alimentos em câmaras frigoríficas.

Contudo, numa Conferência realizada em 19-2-1921 pelo então CMG Gago Coutinho, no Clube Militar Naval, sobre o tema Características de um Navio Escola moderno,

⁵ Ver *O Hospital de Angra nos Séc. XV e XVI – Compromisso – Estatutos – Outros Documentos Inéditos*. Angra do Heroísmo – 1970 – Santa Casa da Misericórdia.

⁶ Ver Obra citada em (5), *O Hospital de Angra nos Séc. XV e XVI – Compromisso – Estatutos – Outros Documentos Inéditos*. Angra do Heroísmo – 1970 – Santa Casa da Misericórdia.

para o ensino dos Aspirantes da Escola Naval⁷, o palestrante referiu uma viagem recentemente feita pela Galera-Transporte Pero de Alenquer, com um carregamento de madeiras, de Macau a Lisboa e com 6 meses de duração... em que as condições a bordo eram muito semelhantes às do tempo do Gama... e que tinha membros da guarnição com escorbuto... Por isso, disse também, era um Navio malquisto pela nossa Gente...

E, finalmente, em 1928, Albert Gyorgyi, Nobel da Medicina, descobre a Vitamina C ou Ácido Ascórbico (ascórbico porque tem atividade antiescorbútica).

V - DUAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

1ª Há como que uma relação causa e efeito, incontornável, entre a Carreira da Índia e o Escorbuto. Foi uma rota que ficou na História como uma das maiores Epopeias da Era da Navegação à Vela de todos os tempos, que se manteve praticamente ininterrupta durante cerca de três séculos e meio e que tinha uma duração de cerca de cinco meses e meio a seis meses para cada lado.

Esta causa e efeito está na origem da estruturação da assistência à nossa Gente do Mar. Não que ela até então fosse inexistente, só que, essencialmente, era composta de medidas avulsas.

Segue-se uma cronologia, não exaustiva, de algumas dessas medidas estruturantes mais significativas:

- 1754 – 1º Programa Sanitário da Marinha Portuguesa. Decorre da experiência colhida na Carreira da Índia, elaborado por Balthazar Manoel de Chaves, Físico-Mor do Estado da Índia com grande experiência naval, ao tempo do Vice-Rei da Índia, Marquês de Távora: 1) Lotação compatível e água em abundância; 2) Exame médico antes do embarque; 3) Mantimentos e dietas racionalmente escolhidas; 4) Botica adequada e colchões em número suficiente; 5) Escalas, para permitir a renovação de aguada e mantimentos.
- 1756 – Criação do Corpo Permanente de 10 Cirurgiões da Armada.
- 1794 – Publicação do “Aviso à Gente do Mar sobre a sua Saúde” (Mauran, Edição Francesa), traduzido por Bernardo José de Carvalho, Cirurgião Mor da Armada Real, dedicado a Martinho de Mello e Castro, Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Tem um Capítulo sobre o Escorbuto.
- 1796 – Alvará Régio de 26 de Outubro que cria o Hospital da Marinha.
- 1859 – Publicação da Obra “Hygiene Naval” (José António Maia, Cirurgião de 1ª classe da Armada).

2ª O Escorbuto foi uma doença devastadora na nossa Armada. O objectivo destas medidas, foi o de cuidar da nossa Gente. Primeiro, os Doentes. Depois, as Doenças, sejam, ou não, Escorbuto.

⁷ Ver “Os Annaes há 100 Anos” *Anais do Clube Militar Naval*, Semestre Jan-Jun 2021.

Bibliografia:

MESES, José de Vasconcelos e – *Armadas Portuguesas, Alimentação e Abastecimento*.

LIND, James - *Tratado do Escorbuto*. Biblioteca do Palácio Nacional de Mafra, 1756.

COUTINHO, Gago (Alm.) – “Apreciação e Crítica Náutica”. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Parte II.

HUMMERICK, Franz – “Estudo Crítico”. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Parte II, p. 319-320.

SANTA CASA DA MISERICÓRDIA (AH) - *O Hospital de Angra nos Séc. XV e XVI – Compromisso – Estatutos – Outros Documentos Inéditos*. Angra do Heroísmo.

CLUBE MILITAR NAVAL - “Os Annaes há 100 Anos”. *Anais do Clube Militar Naval*, Semestre Jan-Jun 2021.

ENTRE ROTAS E JURISDIÇÕES VÁRIAS: O APOIO À NAVEGAÇÃO EM ANGRA (SÉCULOS XVII-XVIII)

Comunicação apresentada pelo Professor Doutor
José Damião Rodrigues¹, em 5 de abril

Nos últimos anos, a historiografia tem vindo a destacar as importantes funções que os territórios insulares desempenharam ao longo da história na articulação entre massas continentais e espaços oceânicos. Todavia, foi sobretudo a partir do século XV, com o início da expansão europeia e o processo de interligação de continentes, que as ilhas e os arquipélagos se afirmaram como «natural bridges between oceanic worlds.»² No espaço que viria a ser reconhecido como o Oceano Atlântico, as ilhas e os arquipélagos da Macaronésia constituíram-se como «corridors through which institutions, economic patterns, and people of the Mediterranean region began to pass into the Atlantic basin.»³ E justamente devido à sua centralidade no processo de construção e articulação do mundo atlântico, não podemos aceitar de forma acrítica ou essencialista a visão das ilhas como um espaço perdido e isolado, como nos recordou John Gillis⁴. Se é certo que devemos efectuar uma avaliação caso a caso e considerar os contextos históricos, de um modo geral é possível defender que o carácter «remoto» das ilhas desenvolveu-se sobretudo a partir do século XIX, acompanhando as mudanças que se operaram nas tecnologias e no sistema de transportes e o nascimento de uma representação romântica das ilhas. Em síntese, as ilhas ocupavam uma posição mais central do que periférica na mundivisão medieval e moderna e revelaram-se cruciais para o apoio à navegação, o domínio do mar e mesmo o povoamento dos continentes⁵.

Neste contexto, os portos islenhos desempenharam um papel crucial de placa giratória de pessoas, bens e informações, servindo de interface entre a geografia mais limitada dos diversos mundos insulares e as dinâmicas do mundo atlântico. No período que podemos designar como «a primeira idade global», durante o qual assistimos ao arranque da mundialização e ao

¹ Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa – Centro de História (CH-ULisboa)

² Cf. Reed UEDA. Pushing the Atlantic Envelope: Inter-oceanic Perspectives on Atlantic History. In Jorge Cañizares-Esguerra e Erik R. Seeman (eds.), *The Atlantic in Global History, 1500-2000*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall, 2006, pp. 163-175, *maxime* p. 164 para a citação.

³ *Ibidem*.

⁴ Cf. John R. GILLIS. *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*. New York-Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2004, p. 99.

⁵ *Idem*, pp. 83-100.

estabelecimento de conexões entre regiões muito distantes entre si, os portos actuaram como autênticos «portais de globalização»⁶ — uns mais do que outros — nos contextos em que se encontravam inseridos. Os portos eram um local de concentração de gentes de qualidade e condição social muito dispar, terreno fértil para a mobilidade ascendente, mas também para a descendente, palco de encontros e de trocas culturais, de miscigenações. Neste sentido, os portos e, em particular, algumas cidades portuárias afirmaram-se como símbolos dos respectivos impérios e espaços de cosmopolitismo.

É a partir deste quadro que, no presente texto, focarei o caso do porto de Angra, na ilha Terceira. A importância da localização estratégica das ilhas dos Açores é bem conhecida da historiografia, sobretudo no que respeita à escala de Angra e ao papel desempenhado pelos provedores das armadas e naus da Índia desde o segundo quartel de Quinhentos. Menos explorada, porém, é a questão da confluência de jurisdições sobre o espaço formado pela baía de Angra e os atritos resultantes de uma arquitectura político-administrativa de Antigo Regime. Irei assim identificar, ainda que de forma breve, os poderes em presença, a respectiva jurisdição e apresentar alguns exemplos dos conflitos jurisdicionais que resultavam do facto de diversas instâncias exercerem algum tipo de jurisdição sobre o espaço da baía e do seu porto⁷.

As viagens quatrocentistas de descobrimento e exploração da costa ocidental africana a sul do Bojador cedo demonstraram a importância da localização geográfica do arquipélago dos Açores e as viagens de Cristóvão Colombo e de Vasco da Gama consagraram os Açores como escala definitiva e fundamental na rede de rotas atlânticas⁸. A viagem de Vasco da Gama delineou, no essencial, o trajecto da futura rota do Cabo e definiu a importância da ilha Terceira e, em especial, de Angra enquanto escala vital de retorno na rede de rotas portuguesas⁹. As condições oceanográficas e geomorfológicas foram decisivas para a eleição de Angra como

⁶ Cf. Matthias MIDDELL e Katja NAUMANN. Global history and the spatial turn: from the impact of area studies to the study of critical junctures of globalization. *Journal of Global History*, n.º 5, 2010, pp. 149-170, *maxime* p. 162.

⁷ Para integrar Angra numa visão cronológica ampla e numa perspectiva comparada, ver a recente tese de doutoramento de Ana Catarina Garcia. Cf. Ana Catarina Abrantes GARCIA. *Portos insulares atlânticos dos impérios marítimos português e inglês: uma abordagem comparativa (séculos XV-XVIII)*. Tese de doutoramento em História, especialidade em Arqueologia apresentada ao programa de Doutoramento em História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2021.

⁸ Para uma síntese mais actual do papel dos Açores no contexto das rotas atlânticas elaborada a partir da perspectiva da arqueologia subaquática, ver José BETTENCOURT. Os Açores na navegação global: o contributo da arqueologia subaquática. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, n.º 26, 2017, pp. 307-342.

⁹ Cf. Luís de ALBUQUERQUE. *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. 3ª ed., Lisboa: Publicações Europa-América, s. d. [1983], p. 195. Sobre a viagem de Vasco da Gama e a relação deste com o irmão Paulo, ver, por todos, Geneviève BOUCHON. *Vasco da Gama*. Lisboa: Terramar, 1998 [edição original: 1997]. Sobre a trajectória individual de Vasco da Gama e a sua época, ver ainda, entre outros, Sanjay SUBRAHMANYAM. *A Carreira e a Lenda de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, e Diogo Ramada CURTO (dir.). *O Tempo de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Comissariado para o Pavilhão de Portugal, Expo'98, e Difel, 1998.

o principal ancoradouro da Terceira¹⁰. Na baía abrigada dos quadrantes Norte e Noroeste, os fundos mistos de rocha e areia e com profundidades médias abaixo dos 20 metros garantiam a estabilidade aos navios ancorados. Na primeira década do século XVI, as viagens da carreira da Índia afirmaram os Açores como ponto de referência e Angra, pelas condições naturais e segurança do seu ancoradouro, como escala definitiva¹¹. As ilhas constituíam um referencial geográfico essencial em termos de orientação e a ilha Terceira configurava-se como a «universal escala do mar do ponente», na feliz expressão do sacerdote e cronista micaelense Gaspar Frutuoso (1522-1591)¹².

A localização estratégica dos Açores e a reconhecida importância da escala insular levaram a coroa portuguesa a tomar uma série de medidas que confirmaram a posição charneira das ilhas açorianas. Durante o reinado de D. Manuel I, foi criada a armada das ilhas, para fornecer protecção às armadas que tocassem o arquipélago, e foram publicados o «Regimento para as naos da Índia nos Açores» e o dos juizes das alfândegas ou juizes do mar, ambos em 1520. Finalmente, cerca de 1527, estava já em exercício um provedor das armadas e naus da Índia, ofício com «sede» em Angra e que ficou nas mãos da família Canto até à extinção do cargo¹³.

O relevante papel de Angra no apoio a navios portugueses e castelhanos acarretou transformações na estrutura urbana e no modelo de implantação do primitivo aglomerado, que obedecera a um esquema tipicamente medieval¹⁴. A crescente importância do porto e a necessidade de acesso rápido ao mesmo foram determinantes na funcionalização do tecido urbano

¹⁰ Esta dimensão tem vindo a ser estudada por Ana Catarina Abrantes GARCIA. *O Porto de Angra no século XVII e o sistema portuário do Atlântico*. Dissertação de mestrado em História Insular e Atlântica (séculos XV-XX), Universidade dos Açores, 2008, policopiada; [Ana] Catarina GARCIA. Angra uma cidade portuária no Atlântico do século XVII. Uma abordagem geomorfológica. In *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Lisboa: CHAM, 2012, vol. 2, pp. 783-788; [Ana] Catarina GARCIA. O funcionamento do porto de Angra (Açores) durante o século XVII. Instituições e jurisdições. In Amélia Polónia e Ana María Rivera Medina (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y Estructuras Portuarias*. Madrid: Casa de Velázquez, 2016, pp. 123-146.

¹¹ Sobre estas viagens, ver Luís de ALBUQUERQUE (dir.). *Grandes Viagens Marítimas*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, *maxime* pp. 61-76 e 79-92; Avelino Teixeira da MOTA. *A Viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, 1971; e *O Manuscrito "Valentim Fernandes"*. Leitura e revisão das provas de António Baía. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1940, pp. 11-24.

¹² Cf. Gaspar FRUTUOSO. *Livro Sexto das Saudades da Terra*. 2ª ed., Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1978, p. 13.

¹³ Sobre estas questões, ver, de Artur Teodoro de MATOS. Os Açores e a carreira das Índias no século XVI. In *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, vol. II — Séculos XVI-XX. Lisboa: Editorial Estampa, 1983, pp. 93-110; Artur Teodoro de MATOS. *As escalas do Atlântico no século XVI*. «Série Separatas, 197», Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988; Artur Teodoro de MATOS. Açores: Ponto de Convergência de Rotas Comerciais. *Oceanos*, Lisboa, n.º 1, 1989, pp. 83-86; e Artur Teodoro de MATOS. *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa (Novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha, 1990.

¹⁴ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*. Transcrição e notas de Helder Fernando Parreira de Sousa Lima. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, vol. 1, 1989, pp. 131-132.

da zona baixa de Angra, de traçado rectilíneo, facilitando a ligação entre o coração do centro urbano, onde se encontravam instalados os poderes, e o espaço portuário. Num aproveitamento de estruturas naturais e edificação, o porto contava com um pequeno cais principal destinado ao embarque e desembarque, duas enseadas para varagem de pequenas embarcações e um areal mais extenso, denominado de Praínha, onde se podiam reparar navios. Mais a Este, no denominado de Porto das Pipas, também se podiam reparar e construir embarcações, sendo esta uma das estruturas de apoio ao porto¹⁵.

Alguns autores defendem que, no dealbar de Quinhentos, já estaria definido o traçado da actual Rua Direita (ou de Lisboa), unindo o porto à praça, onde se localizavam a câmara municipal e a cadeia e perto da qual se erguia a casa do capitão, e igualmente delineadas as actuais ruas da Sé e do Galo, formando uma cruz, eixos em relação aos quais se estruturaria a Baixa de Angra. A originalidade do núcleo urbano angrense reside precisamente na adaptação da matriz reinol à sua vocação marítima¹⁶. A Rua Direita, que estabelecia a ligação directa entre o porto e a praça, já assim era designada no século XVI, sendo considerada a rua principal da urbe¹⁷. Quem chegava a Angra por barco, entrava na cidade cruzando as «portas do mar», que se erguiam em face do porto e imediatamente antes da Rua Direita. A casa da Alfândega, edifício nobre e símbolo da fiscalidade régia, foi edificado sobre o cais, à entrada da Rua Direita¹⁸.

A Alfândega, aliás, foi uma das primeiras instituições com jurisdição sobre o espaço portuário a ser criada em Angra, atendendo à necessidade de controlo aduaneiro do porto e de cobrança de direitos. O foral dos almoxarifados reproduzido pelo padre Manuel Luís Maldonado na sua obra inclui uma referência explícita à conclusão, em Angra, de uma «caza pera se arecadarem meos direitos que já comessada he» e o cronista, em comentário breve ao foral das alfândegas, considerou que, com este regimento, «sem duuida se criou de nouo

¹⁵ De acordo com as posturas de 1660 da câmara de Angra, podiam ser construídos navios no porto das Pipas até ao limite de 40 toneladas. Cf. Ana Catarina Abrantes GARCIA. *O Porto de Angra no século XVII...*, p. 102; *As Posturas Camarárias dos Açores*, p. 400 [URL: <<http://www.ihit.pt/new/posturas/2008/tomo2.pdf>>].

¹⁶ Sobre esta questão, ver José Manuel FERNANDES. *Angra do Heroísmo*. Lisboa: Editorial Presença, 1989, pp. 42 e 82, nota 34; Teresa Barata SALGUEIRO. *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992, p. 168; e José Damião RODRIGUES. A Carreira da Índia e a escala açoriana. In *Catálogo Oficial do Pavilhão de Portugal. Exposição Mundial de Lisboa de 1998*. Lisboa: Expo'98, Pavilhão de Portugal, 1998, pp. 131-147, *maxime* pp. 133-134.

¹⁷ Cf. Gaspar FRUTUOSO. *Livro Sexto...*, p. 27.

¹⁸ Da centralidade e nobreza desta artéria nos deu conta, cerca de 1715, o padre jesuíta António Cordeiro (1640-1722), cronista terceirense: «Do sobredito chafariz do porto, correndo do Sul para o Norte, vay huma rua tam larga, & tam direyta, & tam unida, & nobre casaria, que por antonomasia se chama a rua Direyta, & de cada banda vay ladrilho, que tem de largo cada hum tres pedras de cantaria, por onde costuma ir a gente que anda a pè, & pelo meyo ainda vay tam larga, & boa calçada, que a gente que por ella anda a cavallo, ou em carruagem, não se encontra huma com outra; [...]» Cf. António CORDEIRO. *Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*. Edição fac-similada da edição *princeps* de 1717. Angra do Heroísmo: Secretaria Regional da Educação e Cultura, 1981, p. 270.

o officio de Juis»¹⁹. O edifício estaria em construção já em 1487 e estaria posicionado num ponto estratégico relativamente ao controlo de todo o movimento portuário. No regimento do provedor das armadas, de 1527, afirma-se, todavia, que a «alfandega he tão pequena que nenhuma cousa cabe nella a qual tem hua llogea debaixo do chão que todas as armas que vosa alteza a esta ilha mandou»²⁰.

Mas importa reter que, estando o porto e toda a zona envolvente integrados no núcleo urbano, era sobretudo a câmara, o poder municipal, que, exercendo a sua jurisdição sobre a vila e, depois, cidade e o termo concelhio, detinha o nível primeiro de jurisdição sobre o espaço portuário. Com efeito, no caso das vilas e cidades portuárias lusas, as câmaras regulavam o funcionamento das estruturas que estavam ao serviço dos portos, tratando da sua edificação e manutenção e controlando o acesso a esses espaços. Para tal, e à semelhança do que estava definido para Lisboa e outras cidades portuárias do império português, a câmara de Angra escolhia o corpo de oficiais que superintendia o espaço portuário, a *Ribeira*. O controlo era partilhado com os poderes militar e fiscal. Em Angra, foram identificados procedimentos na entrada e saída dos navios com códigos de fogo e de hasteamento de bandeiras na comunicação entre as embarcações e os fortes, garantindo assim as condições de segurança para o ancoramento²¹. Era o senado da câmara, porém, que regulava e licenciava as entradas e saídas de embarcações e definia as normas de conduta na cidade, aplicadas também ao espaço portuário, através das posturas camarárias²².

A própria monarquia reconhecia a jurisdição dos senados nesse campo pelo que não é de estranhar que, no período da Restauração, encontremos correspondência da corte de Lisboa para os oficiais da câmara de Angra a este respeito. Em 1658, a rainha escreveu três cartas aos oficiais acerca de notícias relativas a navios de guerra das Províncias Unidas: primeiro, a 26 de Junho, informou que tinha recebido aviso de que fragatas de guerra holandesas se dirigiam para a barra de Lisboa, pelo que mandava que a câmara não deixasse sair embarcação alguma rumo à corte sem que primeiro se informassem se a barra estava livre; depois, em duas cartas datadas de 4 de Julho, D. Luísa de Gusmão referia a ameaça de 24 navios de guerra e mandava ao senado que estivesse de prevenção face à eventualidade de qualquer acto de hostilidade contra a ilha Terceira e a cidade de Angra²³. Quanto às posturas camarárias e ao controlo das

¹⁹ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*, vol. 1, 1989, pp. 143 e 149.

²⁰ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*, vol. 1, 1989, p. 149; Artur Teodoro de MATOS. As escalas do Atlântico no século XVI. *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, vol. 34, 1988, pp. 157-183, *maxime* p. 173.

²¹ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*, vol. 2, 1990, p. 505.

²² Cf. José Damião RODRIGUES. *Poder Municipal e Oligarquias Urbanas: Ponta Delgada no século XVII*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1994, pp. 107-109; Amélia POLÓNIA. European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis. In *Dynamiques des ports méditerranéens, Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010, pp. 17-39.

²³ Cf. Biblioteca Pública e Arquivo Regional Luís da Silva Ribeiro (BPARLSR), Angra do Heroísmo, Administração Local (AL), Arquivo da Câmara de Angra do Heroísmo (ACAH), *Livro de Tombo de 1731-1796*, fls. 85-85 v.

entradas e saídas de embarcações no porto, é um aspecto que está bem patente, por exemplo, nas «Posturas da Câmara de Angra», registadas em 1717 em livro do tombo, embora reformadas no ano seguinte. Com efeito, num total de 63 artigos, os primeiros seis dizem respeito a navios e os quatro seguintes a mercadorias embarcadas²⁴.

Cabia também ao senado da câmara custear as obras de edificação ou reparação de estruturas, fortificadas ou outras, no espaço portuário, questão que, por vezes, se revelava difícil face aos valores envolvidos ou à indefinição existente no tocante a saber qual a instituição que detinha a administração dessas verbas. Por esse motivo, no final de Seiscentos, o Conselho da Fazenda encarregou o novo provedor da Fazenda Real nos Açores, João Teles da Silva — tomou posse do ofício a 30 de Setembro de 1689 —, de proceder a uma análise dos livros da câmara de Angra sobretudo no que dizia respeito às rendas do novo imposto, que, segundo alguns, se destinavam às obras do castelo. Como resultado da actuação do provedor da Fazenda Real, foram separadas as rendas do imposto das da câmara²⁵. Estas, por sua vez, eram geralmente limitadas e tal facto colocava sérios problemas em caso de necessidade de gastos mais avultados. Não admira, pois, que a 15 de Dezembro de 1714, o capitão-mor de Angra José de Bettencourt de Vasconcelos tenha proposto que, uma vez que «a marinha desta Cidade estava em miserável estado», devido aos «grandes temporais» de 1713, fossem aplicadas na reparação das fortificações verbas do dinheiro dos 4,5%. Os oficiais da câmara responderam que iria ser feita uma averiguação quer na renda dos 4,5%, quer na dos 2%²⁶.

No que dizia respeito à vigilância da frequência do porto, um dos aspectos mais relevantes era o controlo sanitário e a eventual prestação de cuidados de saúde, na medida em que os portos eram também a porta de entrada para pragas e doenças que poderiam gerar epidemias²⁷. De entre os oficiais que asseguravam o controlo sanitário do porto, merece destaque

²⁴ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1680-1726*, fls. 181-184, *maxime* fl. 181. À margem podemos ler: «Estas posturas [sic] estão Revogadas por outras Legalmente feitas no livro das vereações a f 126 do anno de 1718 a 8 de Marco [sic].» Com efeito, em junta realizada a 24 de Abril de 1717, na qual esteve presente o corregedor da comarca, foi argumentado que a revogação das posturas era nula por não ter sido feita em assembleia. Assim, foram convocados a nobreza e o povo da cidade, comparecendo mais de 60 pessoas, e foram nomeados oito sujeitos para avaliar as posturas velhas e as novas fazendo a conferência no senado todas as segundas-feiras «athe Se findar a Rezulução desta materia». Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, Livro 17, Vereações (1714-1728), fls. 98-99.

²⁵ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrense*, vol. 2, 1990, pp. 638-639. Este mesmo cronista refere, com ironia, que um outro oficial régio tivera dois entendimentos distintos deste mesmo imposto: «he de notar que fez esta diuizão João de Souoral sendo Prouedor que quando Corregedor dezia serem da Camara, e quando Prouedor quazi que as meteo na Alfandega entreguez ao Feitor d Angra que hoie se distribuem na forma que Deus sabe com demazios que nada aproueitão.» Idem, fl. 639.

²⁶ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, Livro 17, Vereações (1714-1728), fls. 36 v-38. Sobre estes impostos, ver José Damilão RODRIGUES. As Finanças. In *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III: *A Colonização Atlântica*, coordenação de Artur Teodoro de Matos. Lisboa: Editorial Estampa, 2005, vol. I, pp. 428-445.

²⁷ Cf. John BOOKER. *Maritime quarantine: The British experience, c.1650-1900*. London: Routledge, 2016.

o patrão-mor da saúde, que vigiava a chegada e a partida de embarcações, confirmava a sua origem e rota e avaliava as possíveis ameaças sanitárias, indicando quais as medidas profiláticas a adoptar ou estipulando quarentenas.

Esta dimensão assistencial, inerente aos portos de escala, implicava a existência de estruturas de apoio a doentes que viessem a bordo. No caso de Angra, Ana Catarina Garcia referiu um espaço que estaria localizado nas imediações da Travessa da Saúde, próximo da primitiva câmara, onde se fundou em 1492 o Hospital do Espírito Santo. Todavia, por meados do século XVIII, não havia Casa de Saúde²⁸. Com efeito, no seguimento de um conflito com o governador do castelo, numa extensa queixa e quatro representações, com data de 10 de Março de 1745, os oficiais da câmara e o capitão-mor de Angra denunciaram a actuação daquele oficial, o que nos permite conhecer melhor as condições do espaço portuário, a localização de vários edifícios relacionados com instituições locais e régias e, por fim, o *modus operandi* da câmara. Não existia uma Casa de Saúde e, por esse motivo, as matérias relacionadas com os despachos da saúde eram tratadas na ponta do cais, «abaixo da porta da goarda do porto», o que significava que as partes envolvidas estavam expostas «ao Rigor do mar, e chuva, vento, e calma». Fora por isso encontrado um espaço contíguo à Casa dos 2%, no qual a Casa de Saúde funcionara durante cerca de um ano sem qualquer impedimento. Agora, porém, o governador do castelo decidira impedir o acesso dos oficiais da câmara a essa casa. Além disso, na sua terceira representação, os oficiais da câmara e o capitão-mor de Angra expuseram uma situação de confusão de jurisdições e de abuso de poder, típicas do Antigo Regime. O imposto dos 2% devia ser aplicado nos «gastos da fortificação da Marinha», espaço sob jurisdição primeira do senado, mas a coroa atribuíra ao governador do castelo a superintendência da despesa. E que diziam então os queixosos?

«Como os Governadores do Castello Se fazem appotentados nelle Com o prezidio de trezentos e CinCoenta homens de guarda *que* estão a Sua ordem, e não dam RezidenCia, Se fazem tam absulutos [*sic*] que não podem as justiÇas, nem Seus officiais entender Com elles Com o temor de os mandar prender, e Recluza los no dito Castello»²⁹.

Neste particular, requeriam que o corregedor da comarca fosse autorizado a pedir ao governador do castelo os livros de registo da cobrança dos 2% para os inspeccionar e que a gestão das despesas voltasse à jurisdição do senado. Acrescentavam por fim, na sua quarta representação, que indo os oficiais da câmara em correição pelas tabernas, tendas e lojas da cidade, tinham encontrado vendas ilegais por parte de soldados do presídio. No entanto, não lhes fora possível actuar contra os infractores por ameaças do governador do castelo. Em conclusão, os oficiais da câmara e o capitão-mor de Angra, que apresentavam a sua queixa

²⁸ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1731-1796*, fls. 100 v-102, representações e queixa dos oficiais da câmara e do capitão-mor de Angra, de 10 de Março de 1745.

²⁹ Idem, fl. 101 v.

«attendendo a utilidade publica, e ao perigo em *que* Se acha a Marinha, não Sendo menos atendivel o impedimento dos despachos da Saude das EmbarCaÇoes», esperavam que Sua Majestade determinasse o que fosse mais conveniente ao real serviço. Caso assim não succedesse, resultariam «grandes inConvinientes».

O conflito acima relatado não era inédito e coloca-nos perante uma situação recorrente no contexto das sociedades tradicionais de Antigo Regime, cuja cultura política, plasmada também nas suas instituições, potenciava os choques entre titulares de jurisdição. Em Angra, nos primeiros anos de Setecentos, o padre Manuel Luís Maldonado registara, para um período anterior, diversos casos de sobreposição de jurisdições, originando indefinição e potenciando conflitos, nomeadamente entre o provedor da Fazenda Real e o governador do castelo e, a propósito de uma dessas ocasiões, concluía: «comessarão a mouer se tais duuidas, e semrezões entre estes menistros, *que* obrarão mil cegueiras, ou por melhor dizer paruoisses (e o peor he *que* nunca estas cessarão, e ao prezente continuão).»³⁰

Se, nos episódios expostos, deparamos com actores que detinham uma jurisdição sobre os espaços da ribeira e da baía de Angra, já em outros casos verificamos que o apoio à navegação podia ser alvo da acção de oficiais que nada tinham a ver com essa função. Foi o que sucedeu em 1763, quando o provedor dos defuntos e ausentes e o tesoureiro do mesmo juízo interferiram na assistência de uma galera holandesa com carga para Amesterdão, que arribara ao porto de Angra «com Agoa aberta e destrosada» a 3 de Janeiro desse mesmo ano. Tendo obtido franquia dos oficiais da Alfândega para descarregar a carga, esperando ocasião para a conduzir ao seu destino, o provedor dos defuntos e ausentes e o tesoureiro tinham condicionado essa operação «uiolentamente». Por esse motivo, o capitão da galera e o cônsul holandês protestaram e a ordem régia de 22 de Março de 1763 determinou que, no futuro, o provedor dos defuntos e ausentes não tornasse a intrometer-se nestes assuntos «*para* não cahir em outra occazião em absurdo semelhante.»³¹

Conforme dissemos, a localização geoestratégica dos Açores e a relevância da escala insular estiveram na origem de diversas medidas que procuravam responder às funções que Angra desempenhava enquanto cidade portuária e escala vital de assistência e apoio às fro-tas e embarcações portuguesas, tanto as da rotas da Índia como, mais tarde, as do Brasil, e estrangeiras. A administração da cidade e, em concreto, a administração do espaço portuário, reproduzia o modelo reinol, com a sobreposição de jurisdições. Um dos pólos de poder mais importantes e cuja área de intervenção incidia directamente sobre os navios que sulcavam as águas açorianas e fundeavam na baía de Angra era personificado pelo provedor das armadas e naus da Índia. Cabia a este oficial assegurar a protecção aos navios através da sua escolta e providenciar o abastecimento das tripulações.

³⁰ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*, vol. 2, 1990, p. 639.

³¹ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1731-1796*, fl. 281.

O primeiro a desempenhar o ofício de provedor das armadas foi Pêro Anes do Canto, natural de Guimarães e que foi para os Açores em finais do século XV ou nos primeiros anos do século XVI, acompanhando o visitador eclesiástico ido da Madeira³². Instalou-se na ilha Terceira, participou activamente no mercado da terra, comprando propriedades rústicas e urbanas e recebendo terras quer por via de dote, quer em regime de sesmarias, não apenas na Terceira, mas também nas ilhas de São Jorge, Pico e Faial. Talvez devido aos serviços prestados ao rei nas praças marroquinas (Arzila, Azamor), Pêro Anes do Canto foi provido no ofício de provedor das armadas em data que desconhecemos, mas que se situará em torno de 1527.

O primeiro regimento conhecido data apenas de 1575, mas as funções do primeiro provedor não devem ter diferido grandemente do estipulado neste diploma mais tardio³³. Tinha, antes de mais, de assegurar a existência de um sistema de vigia que permitisse detectar a aproximação das naus da Índia, de forma a protegê-las da eventual presença de corsários e a tomar as medidas necessárias à aguada e abastecimento das armadas. A montagem de um tal sistema implicava a articulação de esforços entre o provedor das armadas e as demais autoridades sediadas na Terceira, por um lado, e os poderes localizados nas restantes ilhas dos grupos central e ocidental, por outro. Especial atenção era prestada relativamente à comunicação com as «justiças» do Corvo, isto é, as autoridades locais, que tinham a seu cargo a missão de, uma vez avistadas as naus, lhes mandarem aviso para singrarem sem demora para Angra. Uma vez fundeadas as naus na baía de Angra, o provedor zelava para que, com a rapidez possível, estas fossem abastecidas e, se necessário, reparadas, tendo particular cuidado com as cargas. De igual modo, enquanto os navios permanecessem na baía de Angra, deveria acautelar o contrabando, bem como possíveis ataques de surpresa.

A acção do provedor, no tocante à defesa das naus, era coadjuvada pela presença, nas águas açorianas, da chamada armada das ilhas³⁴. Antes de 1518, pelo menos, já eram enviadas caravelas ou naus para os Açores com a missão de aí esperarem as naus regressadas da Índia e, eventualmente, da Mina para, depois, as conduzirem a porto seguro, no reino. Composta por um número variável de navios, a armada saía anualmente de Lisboa, rumava primeiramente às Berlengas e daí seguia para a ilha Terceira. Aqui, o capitão-mor da armada tomava conhecimento de qualquer notícia referente a corsários e, de seguida, a armada dirigia-se para

³² Sobre o percurso individual de Pêro Anes do Canto e a construção do seu património, ver Rute Dias GREGÓRIO. *Pêro Anes do Canto: Um homem e um património (1473-1556)*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 2001; Rute Dias GREGÓRIO. *O Primeiro Provedor das Armadas dos Açores: Um homem e um percurso (1473-1556)*. In *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*. Lisboa: Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, 1º vol., pp. 309-340. A presença de Pêro Anes do Canto nos Açores está documentada desde 1505.

³³ Cf. Artur Teodoro de MATOS. *O regimento do provedor das armadas nos Açores (1575)*. In Luís Filipe Barreto e Francisco Contente Domingues (org.). *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos em Homenagem a Luís de Albuquerque*. Lisboa: Editorial Presença, vol. II, 1987, pp. 39-50.

³⁴ Cf. Artur Teodoro de MATOS. *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa ...*, 1990.

a ilha do Corvo, na proximidade da qual ficava durante cerca de quatro meses. O seu regresso a Lisboa só teria lugar quando chegasse a última nau da carreira da Índia desse ano.

Pelas suas funções e pela necessidade de colaborar estreitamente com outras autoridades locais (corregedor, câmara) e com o capitão-mor da armada das ilhas, seria de pensar que o provedor das armadas residisse em Angra ou, no mínimo, que aí se encontrasse durante o período estival, pois era ao longo do Verão, até finais de Agosto, que era esperada a chegada das naus da carreira da Índia. Sabemos, pela carta de partilhas entre António Pires do Canto e João da Silva do Canto, filhos de Pêro Anes do Canto, que este possuía várias casas na cidade. O rol dos bens de raiz, realizado a 10 de Novembro de 1556, regista casas ao Chafariz, defronte da porta principal da Sé e nas ruas do Rego, do Brasil e da Rocha às prainhas³⁵. Contudo, não parece ter sido regra do primeiro provedor residir em Angra, preferindo a sua quinta na fajã de São Pedro, cabeça de um dos três morgados que instituiria, em testamento lavrado em Lisboa e datado de 4 de Maio de 1543³⁶. Um exemplo é esclarecedor dessa realidade: em Março de 1552, face à presença nas águas açorianas de cinco navios corsários, que atacaram caravelas portuguesas, o ouvidor da capitania de Angra mandou chamar Pêro Anes do Canto «a sua quinta dos Altares domde estava», tendo o provedor seguido para a cidade para aí, em conjunto com as demais autoridades, tomarem as medidas adequadas³⁷. Foi somente no dealbar de Seiscentos que os provedores das armadas se instalaram na cidade, edificando um magnífico solar na colina do Corpo Santo, de onde dominavam a baía e o porto.

Importantes marcos geográficos e escala de regresso do Oriente, mas também de África e das Américas — a partir de 1518, também as naus de Castela frequentaram o porto de Angra —, as ilhas açorianas desempenharam, portanto, pela sua localização, um papel fulcral no apoio à navegação no Atlântico. E, ao revelarem-se essenciais à navegação oceânica de portugueses e espanhóis, os Açores tornaram-se um pólo de atracção para o corso. A presença de navios corsários em águas açorianas está documentada desde finais do século XV, mas foi a partir de 1521, no contexto da luta entre o imperador Carlos V e Francisco I, que o corso se acentuou³⁸. Os corsários exerciam a sua actividade sem grande oposição, atacando caravelas e naus portuguesas à vista dos ancoradouros ou realizando mesmo incursões nos portos insulares. Por meados de

³⁵ Cf. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada (BPARPD), *Livraria Ernesto do Canto* (LEC), Manuscritos, 9, Documentos da Casa de Miguel do Canto e Castro, VII (1559-1570), doc. 189, sentença e carta de partilhas entre António Pires do Canto e João da Silva do Canto.

³⁶ Cf. BPARPD, LEC, Manuscritos, 20-A, *Collecção de papeis de Pedro Annes do Canto e de seu filho Antonio Pires do Canto*, doc. 9.

³⁷ Cf. *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X (GAV. XIX-XX, Maços 1-7). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974, pp. 674-676.

³⁸ Sobre esta questão, ver Ana Maria Pereira FERREIRA. Os Açores e o corso francês na primeira metade do séc. XVI: A importância estratégica do Arquipélago (1521-1537). In *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*, Actas do Colóquio Internacional. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp. 280-295.

Quinhentos, a partir da Primavera e até ao final do Verão, a acção dos corsários fazia-se sentir de tal modo que o padre Maldonado considerou que o mar dos Açores estava infestado «da infame canalha dos piratas, e cossarios»³⁹.

Situadas em pleno oceano, as ilhas surgiam como «o valhacouto e socorro mui principal das naas da Índia», como escreveu Bartolomeu Ferraz a D. João III, em 1543. Aconselhava ainda o monarca a construir fortificações nas ilhas, como forma de combater o corso e proteger as embarcações⁴⁰. Na década de 1540 não foi levada a cabo qualquer iniciativa nesse sentido, mas, em carta datada de 23 de Março de 1551, o ouvidor da ilha de São Miguel refere o ataque de navios corsários franceses ao porto de Ponta Delgada, aprisionando diversas pessoas, razão pela qual se decidira construir uma fortaleza que defendesse a cidade⁴¹. Nesta conjuntura, Isidoro de Almeida, cavaleiro fidalgo da Casa Real e especialista das «coisas de fortificação», foi enviado aos Açores em 1552 para escolher o sítio e, de acordo com algumas interpretações, elaborar o desenho do forte de São Brás, que seria construído em Ponta Delgada. Isidoro de Almeida foi também o responsável pelo projecto do forte de São Sebastião, em Angra, tendo eventualmente escolhido o seu local e, apesar da ordem régia para que Pêro Anes do Canto, o corregedor Manuel Álvares e o próprio Isidoro de Almeida se deslocassem a outras ilhas, com a finalidade de inspecionarem e escolherem os locais de futuras fortificações, ignoramos se efectuaram essa missão.

No caso de Angra, a versão abaluartada do forte de São Sebastião teve o seu começo em meados dos anos de 1550, recebendo o seu primeiro alcaide-mor, Manuel Corte Real, em 1575. Construído sobre um promontório a oriente da baía, o forte dominava o Porto das Pipas, murado da banda da terra e zona de intensa actividade marítima e comercial. Posteriormente, seriam edificadas algumas pequenas fortalezas na costa do Monte Brasil, que cruzavam o seu fogo com o do forte de São Sebastião. Assegurava-se, assim, a completa segurança da baía de Angra e dos navios que nela buscavam aguada e refúgio. Com a construção deste sistema defensivo, completava-se a paisagem urbana de Angra tal como podemos observar na gravura de Jan Huygen van Linschoten, desenhada em 1589 e gravada em 1595. Nela se assinalam, de forma visível, os diversos eixos e pólos organizadores do povoamento e vida da cidade, desde a prainha (a «ribeira das naus» de Angra) à Sé, à Praça, com o seu pelourinho, e ao velho castelo dos Moínhos, estes últimos igualmente representados. A leste da cidade, protegendo a baía e o Porto das Pipas, surge representado o castelo de São Sebastião⁴².

³⁹ Cf. Manuel Luís MALDONADO. *Fenix Angrence*, vol. 1, 1989, p. 176.

⁴⁰ Cf. *Arquivo dos Açores*. Edição fac-similada da edição original. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vol. V, 1981, pp. 364-367.

⁴¹ Cf. *Arquivo dos Açores*, vol. II, 1980, pp. 18-19.

⁴² Para uma exposição fundamentada do início do processo de fortificação nos Açores, discutindo cronologia e actores, ver Nestor de SOUSA. Programas de arquitectura militar quinhentista em Ponta Delgada e Angra do Heroísmo. Italianos, italianização e intervenções até ao século XVIII: a ermida de S. João Batista na fortaleza do Monte Brasil. *Arquipélago-história*, Ponta Delgada, 2.ª série, VI, 2002, pp. 53-224.

Foi neste estádio de desenvolvimento que os Açores entraram na década de 1580 e na União Ibérica. São Miguel seguiu o partido filipino, por influência do capitão Rui Gonçalves da Câmara — este recebeu, como mercê, o título de conde de Vila Franca em 1583 —, mas a Terceira resistiu inicialmente a Filipe II, levantando voz por D. António, prior do Crato. A integração do reino de Portugal na Monarquia Hispânica significou que os Açores se podiam constituir como uma importante base de operações sob domínio castelhano, o que representava uma séria ameaça aos projectos da Inglaterra de Isabel I, mas também aos da monarquia francesa, que ambicionava conquistar uma posição na América do Sul⁴³. Deste modo, em Maio de 1581, Isabel I ordenou a Francis Drake que ocupasse a Terceira, ilha onde D. António se instalara. Uma carta de frei Simão de Barros, partidário do prior do Crato, dirigida a Isabel I e datada de 13 de Outubro de 1581, elogiava o papel das ilhas e, em particular, o da Terceira no quadro das operações navais no Atlântico, afirmando que era «a chave de toda a navegação de Espanha» e que «quem a tiver não tem necessidade de ir a Índias nem de passar ao mar do sul»⁴⁴. Deste modo, no contexto das rivalidades imperiais e da disputa pelo controlo do mar, alargada aos territórios extra-europeus, a centralidade geoestratégica dos Açores transformou o arquipélago em palco privilegiado de operações militares e navais⁴⁵.

Após a conquista da ilha Terceira e face à presença do corso inglês nas águas açorianas, com tentativas várias de ataque à ilha Terceira, Filipe II decidiu proteger o porto de Angra com uma nova fortaleza, a erguer no Monte Brasil. A fortaleza de São Filipe — que, após 1642, se chamará de São João Baptista — foi projectada por João de Vilhena, de acordo com o plano geral de defesa concebido por D. Antonio de la Puebla, e traçada pelo engenheiro italiano Tiburzio Spanochi⁴⁶. As obras terão começado por finais de 1593 e prolongaram-se através da dinastia filipina, sendo

⁴³ Sobre esta questão, ver José Damião RODRIGUES e Artur Boavida MADEIRA. Rivalidades imperiais e emigração: os açorianos no Maranhão e no Pará nos séculos XVII e XVIII. *Anais de História de Além-Mar*, Lisboa, vol. IV, 2003, pp. 247-263.

⁴⁴ Cf. David Beers QUINN. *England and the Azores 1581-1582: Three letters*. “Série Separatas, CXXIII”, Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1979, p. 13. Ver ainda G. V. SCAMMELL. The English in the Atlantic Islands c. 1450-1650. In *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota: In Memoriam*. Lisboa: Academia de Marinha-IICT, vol. I, 1987, pp. 329-352, *maxime* p. 329.

⁴⁵ Sobre esta conjuntura, ver Avelino de Freitas de MENESES. *Os Açores e o Domínio Filipino (1580-1590)*, vol. I: *A Resistência Terceirense e as Implicações da Conquista Espanhola*; vol. II: *Apêndice Documental*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1987. No que respeita à guerra e aos vários actores presentes, importa dizer que, além dos Franceses, aqueles que mais se fizeram notar foram os Ingleses, com ataques a Ponta Delgada em 1585, a Santa Maria em 1589 e na década seguinte, a Lages (Flores) em 1587. Em 1589, uma esquadra comandada pelo conde de Cumberland, após ter saqueado a costa espanhola, atacou os Açores, com particular incidência nas Flores e na vila da Horta, que foi pilhada. Finalmente, em 1597, o conde de Essex atacou o Faial e o Pico e tentou conquistar São Miguel. Sobre estas iniciativas, ver José Damião RODRIGUES. “*off the Islands*”: os Açores no contexto da primeira expansão inglesa. In *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX*, Actas do IV Colóquio: *No Bicentenário do Consulado dos E.U.A. nos Açores: O Tempo dos Dabney*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 2007, pp. 87-100 [reeditado in José Damião RODRIGUES. *Histórias Atlânticas: os Açores na primeira modernidade*. Ponta Delgada: CHAM, 2012, pp. 45-60].

⁴⁶ Cf. Nestor de SOUSA. Programas de arquitectura militar ..., pp. 87-92.

concluídas somente em 1643, já no período da Restauração. Um sistema de muralhas e baluartes rodeava, como um anel, a península do Monte Brasil: ladeando o pórtico de entrada, voltado para a cidade, os baluartes da Boa Nova e de São Pedro; depois, ao longo de quase cinco quilómetros de cintura muralhada, os baluartes de Santa Catarina, sobre a baía do Fanal, com um cais, do Espírito Santo e de Santa Luzia, o forte de Santo António e a Constituição. Dominando a cidade, a fortificação lembrava aos moradores que o rei espanhol era o seu senhor, mas assegurava igualmente a segurança da escala açoriana, que, para Filipe II, não era apenas a da carreira da Índia portuguesa, mas também a das frotas da prata americana, de resto tão necessária ao circuito português da rota do Cabo: na origem da impressionante estrutura militar do Monte Brasil, estava a clara percepção, por parte do monarca católico, da centralidade geoestratégica dos Açores. Concebida à escala do império hispano-português, era uma peça chave no domínio do Atlântico.

Apesar da conjuntura crítica que marcou as duas últimas décadas do século XVI nos Açores, com a presença constante do corso inglês, o afluxo das naus da carreira da Índia e da América espanhola não se interrompeu. De igual modo, o comércio não parou e os Ingleses, inimigos na guerra, não deixaram de frequentar os portos açorianos, escondendo a sua nacionalidade sob uma outra bandeira. Face à continuada presença de navios inimigos nos mares dos Açores e à necessidade de prestar apoio às frotas portuguesas e espanholas, o então provedor das armadas decidiu construir um solar no Corpo Santo. António Pires do Canto, filho de Pêro Anes do Canto, mandara construir aí a ermida de Nossa Senhora dos Remédios, terminada em 1540. Nela foi sepultado o primeiro provedor⁴⁷. No entanto, até finais do século XVI, a principal moradia dos Cantos não seria no Corpo Santo, onde possuíam outros bens. Foi Manuel do Canto de Castro, provedor das armadas por carta régia de 28 de Julho de 1584 — embora só passasse a exercer o ofício em 1599, quando atingiu a idade legal —, quem tomou a iniciativa de mandar construir, no primeiro quartel de Seiscentos, as casas nobres de morada que o nome de família e o prestígio do cargo exigiam.

O solar de Nossa Senhora dos Remédios, conjunto de três pisos anexo à ermida, reconstruída em finais do século XVII ou princípios do XVIII, é apresentado, no texto do padre António Cordeiro, como «hum bem comprido Palacio do Morgado, & Chefe da nobilissima familia dos Cantos»⁴⁸. Além de constituir um belo exemplar da arquitectura nobre de Angra, a edificação do solar representou a última grande contribuição da carreira da Índia para a história da cidade de Angra, por via da família Canto⁴⁹. Nos séculos XVII e XVIII, os provedores das

⁴⁷ Cf. BPARPD, LEC, Manuscritos, 20-A, *Collecção de papeis de Pedro Annes do Canto e de seu filho Antonio Pires do Canto*, doc. 10, Caderno de lembranças de António Pires do Canto, começado a 1 de Novembro de 1564, Lisboa, fl. 21 v.

⁴⁸ Cf. António CORDEIRO. *Historia Insulana...*, p. 273.

⁴⁹ Sobre o solar de Nossa Senhora dos Remédios, ver Jorge Pamplona FORJAZ. O Solar de N^a S^a dos Remédios — Canto e Castro — (História e Genealogia). *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, vol. XXXVI, 1978, pp. 5-210 [nova edição, revista e aumentada: Jorge Pamplona FORJAZ. *O Solar de N^a S^a dos Remédios (Canto e Castro)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1996.

armadas continuaram a exercer a sua função, vigiando os mares e esperando os navios para os alertar contra a presença de corsários e fornecer o apoio necessário. Também em caso de naufrágio, cabia ao provedor das armadas superintender no socorro e regate de pessoas e bens⁵⁰, como sucedeu com um dos mais célebres desastres ocorridos na centúria de Seiscentos em águas açorianas, o naufrágio da nau capitânia da armada da Índia *Nossa Senhora da Luz*, comandada por D. Manuel Coutinho, na noite de 7 de Novembro de 1615, que se perdeu nas proximidades de Porto Pim, no Faial⁵¹. Em meados do século XVII, durante os 20 anos de serviço do provedor João do Canto e Castro (1644-1664), este apenas forneceu socorro e aguada a naus da Índia em 1644, 1645, 1646, 1649, 1652 e 1654 e apoio à armada das ilhas em 1644, 1655 e 1656 (somente em 1655 a armada esperava as naus da Índia). Entre os seus serviços, relata-se, em documento de 1666, que «aprestando-se cinco Navios de Guerra na Terceira, para comboyarem o Galeão Santo Andre que vinha da Índia por cauza de alguns Navios de Dunquerque», João do Canto e Castro foi nomeado capitão-mor dessa armada e pôs em fuga dois navios inimigos. A sua actuação merecia ainda mais elogios por

«com sua boa deligencia mandar prevenir bastimentos [*sic*] para a Carga // a carga de quatro Navios, que estavam no Fayal, para conduzir o pão da Terceira, Remetendo-lhes a Gente Maritima, necessaria, e com o mesmo cuidado, fazer salvar a artilharia do Galeão São Pedro de Amburgo, que naufragou na Ilha [*sic*] da Praya, e ordenar se fize-se o mesmo na Ilha de São Miguel, a da que tocava ao Galeão Sam Pantaleão»⁵².

A localização estratégica dos Açores permanecia indiscutível e, como vimos, o provedor das armadas e naus da Índia não deixou de ser um importante instrumento no auxílio à navegação no Atlântico Norte⁵³. Porém, no século XVII, não foram as naus da Índia, mas sim as frotas do Brasil que mais pesaram no circuito luso-atlântico e essas, de um modo geral, navegavam também em direitura, isto é, sem desvios ou paragens, rumo a Lisboa. Em relação às naus

⁵⁰ Quanto aos salvados, cabia também à Câmara de Angra tratar regularmente da limpeza dos fundos da baía, contratando para tal mergulhadores que tinham como função resgatar bens considerados com valor ou lixo que pusesse em causa a segurança no interior do porto. Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1656-1707*, fls. 189 v-190; Ana Catarina Abrantes GARCIA. *O Porto de Angra no século XVII...*, p. 134.

⁵¹ Sobre o naufrágio da *Nossa Senhora da Luz*, ver Maria Ana Marques GUEDES. Viagem da Birmânia aos Açores — Filipe de Brito de Nicote e o Naufrágio, no Faial, da Nau Capitânia N^a S^a da Luz. In *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XIX*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 1995, pp. 141-160; José António BETTENCOURT. *A Nau Nossa Senhora da Luz (1615) no contexto da Carreira da Índia e da Escala dos Açores: uma abordagem histórica-arqueológica*. Dissertação de mestrado em Arqueologia, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2008, policopiado.

⁵² Cf. BPARPD, LEC, Manuscritos, 78, vol. 2, fls. 96-97 v, carta sobre os serviços de João do Canto e Castro, Lisboa, 16 de Dezembro de 1666.

⁵³ Sobre a actuação dos provedores na centúria de Seiscentos, ver Maria Fernanda Dinis Teixeira ENES. A provedoria das armadas no século XVII (algumas notas). In *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*, Actas do Colóquio Internacional. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp. 147-173.

do Oriente, em roteiro anexo a provisão do vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, de 2 de Janeiro de 1623, passada a Diogo Vaz Freire, capitão da nau *Santa Cruz*, determinava-se que a partida da Índia seria em finais de Janeiro e que, no Atlântico Norte, os navios passariam afastados dos Açores, de forma a evitar os inimigos; por seu lado, em carta dirigida ao mesmo vice-rei, Filipe IV ordenou que, no seu regresso do Oriente, as naus não escalassem os portos açorianos «e venham em direitura demandar esta costa de Portugal ate fim d'Agosto»⁵⁴.

Esta secundarização da escala açoriana conheceu nova etapa na conjuntura posterior à Restauração. Em contexto de guerra, o comércio com o Brasil, da maior importância para a coroa portuguesa, esteve fortemente enquadrado pela legislação e espartilhou a participação dos pequenos portos nesse circuito. Em 1648, a ordem de 9 de Outubro determinou que não fossem aos portos de Pernambuco navios dos portos de mar do reino e das ilhas⁵⁵. Esta ordem impôs um limite ao trato mercantil dos portos insulanos, afectando negativamente a economia local. A culminar este processo, em 1649, por contrato entre a coroa e a elite mercantil reinol, foi constituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, que detinha o monopólio do pau-brasil e direitos exclusivos sobre o transporte para os portos brasileiros de bens essenciais como azeite, vinho, peixe salgado e farinha. Os armadores e homens de negócio que pretendessem enviar os seus navios e mercadorias ao Brasil teriam de o fazer integrando a frota e pagando as taxas devidas pela protecção assegurada, o que aumentava os custos da operação comercial⁵⁶.

Face ao novo quadro organizador do comércio com o Brasil, os protestos fizeram-se sentir. Nos Açores, a câmara de Angra, após receber a carta régia que informava sobre a criação da companhia, logo solicitou autorização para que fossem enviados navios com farinha «sem que fosse por conta da companhia»⁵⁷. Por fim, as queixas e pressões dos moradores das ilhas levaram a coroa a conceder aos Açores e à Madeira os «navios do privilégio», isto é, um número fixo de navios que certas ilhas poderiam enviar anualmente ao Brasil fora das frotas. O decreto de 19 de Novembro de 1652 criou os «navios do privilégio» e determinou que três navios das ilhas podiam ir anualmente ao Brasil, transportando 400 pipas de vinho e 2.000 arrobas de farinha; anos depois, o decreto de 4 de Junho de 1670 aumentou o número de

⁵⁴ Cf. António da Silva REGO (dir.). *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções [...]*. “Colecção de Monumentos Inéditos para a História das Conquistas dos Portugueses em África, Ásia e América, Tomo XXI”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Tomo IX, 1978, Livro 17, doc. 276, pp. 230-232, e Livro 18, doc. 9, pp. 265-266, respectivamente.

⁵⁵ Biblioteca Pública e Arquivo Regional João José da Graça (BPARJJG), Horta, Arquivo da Câmara da Horta (ACH), Livros do Registo, Livro 4 (1641-1651), fls. 160 v-163.

⁵⁶ Sobre a Companhia Geral do Comércio do Brasil e contexto em que foi criada, ver Leonor Freire COSTA. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1580-1663*. Lisboa, CNCDP, 2002; e Leonor Freire COSTA e Mafalda Soares da CUNHA. *D. João IV*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

⁵⁷ Cf. Francisco Ferreira DRUMMOND. *Anais da Ilha Terceira*. Reimpressão fac-similada da edição de 1850-1864. Angra do Heroísmo: Secretaria Regional de Educação e Cultura, 1981, vol. II, pp. 102 e 121.

navios para quatro (dois para a Terceira, um para São Miguel e um para o Faial)⁵⁸. O que importa aqui sublinhar é que as licenças eram concedidas, a nível local, pelas câmaras e copiadas para os livros de registo ou do tombo. Atendendo às dificuldades económicas sentidas nas ilhas, o senado de Angra procurou utilizar essa mercê para manter em funcionamento, dentro dos condicionalismos resultantes da actividade da companhia e dos constrangimentos das economias concelhias, o fluxo comercial com os portos brasileiros⁵⁹.

Apesar das dificuldades criadas pela legislação emanada da coroa, as ilhas e os principais portos insulanos continuaram a prestar apoio a navios e a frotas portuguesas e estrangeiras nos séculos XVII e XVIII. Com efeito, as ilhas dos Açores eram um ponto de articulação entre as duas margens do Atlântico, sendo reconhecida a sua importância no apoio à navegação oceânica e ao comércio euro-atlântico. O porto de Angra constituiu ainda uma escala de referência para os navios portugueses e estrangeiros que buscavam aguada e necessitavam de reparações. O ofício de provedor das armadas, neste particular, manteve o seu préstimo, apesar de operar no interior de uma moldura legislativa que se conformara, no essencial, na centúria de Quinhentos. Mas nesses séculos, sobretudo no tocante ao apoio às naus da Índia e às frotas do Brasil, outros actores entraram em cena.

Em relação aos provedores das armadas, comecemos por lembrar o facto de os membros da família Canto não serem de imediato providos na posse do ofício. Com efeito, José Francisco do Canto e Castro Pacheco foi provido no ofício em serventia por seis meses por diploma de 11 de Junho de 1707 e por um ano por alvará de 28 de Março de 1708 enquanto requeria a propriedade do ofício⁶⁰. No começo da segunda metade do século, também Francisco Vicente do Canto e Castro Pacheco foi provido por um ano por diploma do provedor da Fazenda Real dos Açores, à data em São Miguel, datado de 24 de Maio de 1754⁶¹. Receberia carta de propriedade do ofício com data de 10 de Julho de 1757, tendo como salário 50.000 réis pagos por conta da Fazenda Real e 20.000 réis por conta das rendas da câmara, e tomaria

⁵⁸ Maria Olímpia da Rocha GIL. Os Açores e o comércio Atlântico nos finais do Século XVII (1680-1700). *Arquipélago, Série Ciências Humanas*, Ponta Delgada, Número Especial, 1983, pp. 137-204, *maxime* p. 171.

⁵⁹ Um exemplo desta actuação pode ser encontrado em São Miguel. Por carta de 4 de Outubro de 1687, a câmara de Ponta Delgada dava licença a Belchior Lopes de Carvalho «pera hum nauio uir a esta jlha Carregado de Asuqueres do Brazil fora da frota Conforme a merce de Sua Magestade». Ver BPARPD, Arquivo da Câmara de Ponta Delgada (ACPD), 7, *Livro de Acórdãos (1684-1688)*, fls. 103 v-105, com a carta da câmara às autoridades brasileiras, registada a 14 de Outubro de 1687.

⁶⁰ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1680-1726*, fls. 86 (tomou posse a 31 de Agosto de 1707) e 96 v. Ofícios como os da Fazenda (almoxarifes, feitores, juizes do mar, contadores, provedores da Fazenda Real) ou o de provedor das armadas foram exercidos em serventia ou em propriedade por elementos das elites locais, que, quando recebiam a provisão dos ofícios em propriedade, buscaram patrimonializar os mesmos. Sobre esta questão, veja-se a síntese de Roberta Giannubilo STUMPF. Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português. *Topoi*, Rio de Janeiro, vol. 15, n.º 29, Jul.-Dez. 2014, pp. 612-634.

⁶¹ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1731-1796*, fls. 135-135 v (tomou posse a 14 de Agosto de 1754).

posse a 1 de Janeiro de 1762, nas casas de residência do provedor da Fazenda Real⁶². Mas o que consideramos que merece ser relevado é que, no século XVIII, encontramos provimentos que não recaíram em membros da família Canto e Castro. Está nesta situação Bernardo Homem da Costa, que foi provido também em serventia pelo espaço de um ano a 12 de Dezembro de 1716⁶³.

Neste quadro, apesar da centralidade do provedor das armadas, a câmara de Angra parece ter querido exercer um maior protagonismo. No contexto da Guerra da Sucessão de Espanha, como consequência dos ataques franceses a São Jorge, em 1708⁶⁴, e ao Rio de Janeiro, em 1710 e 1711⁶⁵, a marinha de guerra inglesa foi chamada para proteger as frotas portuguesas. No início do Verão de 1712, a 16 de Julho, teve lugar uma junta com o provedor das armadas, José Francisco do Canto e Castro Pacheco; o juiz contador, Manuel do Rego Borges; e o feitor da Fazenda Real, o capitão Manuel Dias Cardoso. Foi lida a carta do comandante da esquadra inglesa, John Baker⁶⁶, «que nestes mares anda *por* ordem de S. Magestade que Deus [*sic*] esperando as frotas dos Brazis para as Comboyar». A carta, de 4 de Julho, pedia para os navios ingleses serem providos⁶⁷. No mês seguinte, a 7 de Agosto, nova carta do comandante da esquadra inglesa, redigida no porto da vila da Praia, mas dirigida ao senado da câmara de Angra, afirmava que, enquanto esperava pela frota do Brasil, o senado da cidade tinha criado dificuldades no aprovisionamento⁶⁸. No final desse Verão, os navios ingleses fundearam ao largo de Angra. Os oficiais da câmara escreveram ao comandante inglês pedindo-lhe para esperar pela frota de Pernambuco, pois tinham recebido notícias de que passara já pela Horta e pretendiam evitar «qualquer infausto sucesso *que* a frota padeça» sem comboio

⁶² Idem, fls. 386 v-387 v. Francisco do Canto de Castro Pacheco, provedor das armadas na ilha Terceira, «Cappital das dos aSores», pedia escusa dos cargos do senado, onde servira como juiz ordinário, além de outros officios, devido à sua avançada idade «de mais de Sessenta e seis annos», oprimido com «molestias constantes», recebendo essa mercê por provisão de 18 de julho de 1795, registada na câmara de Angra a 14 de Abril de 1796. Idem, fls. 422-422 v.

⁶³ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1680-1726*, fls. 189-189 v (tomou posse a 23 de Janeiro de 1717 na Alfândega).

⁶⁴ Cf. Manuel de Azevedo da CUNHA. *Notas Históricas, I: Estudos sobre o concelho da Calheta (S. Jorge)*. Recolha, introdução e notas de Artur Teodoro de Matos. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1981, pp. 463-479; João Gabriel ÁVILA. René Duguay-Trouin e a invasão de Velas, em 29 de Setembro de 1708. In *Dom Frei Bartolomeu do Pilar, Bispo do Grão Pará e Maranhão e outras crônicas*. Ponta Delgada: Signo, 1992, pp. 69-85.

⁶⁵ Cf. José Damião RODRIGUES. Sob o signo do ouro (c. 1695-1750). In João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira. *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014, pp. 235-263, *maxime* pp. 237-238.

⁶⁶ Sobre John Baker (1660-1716), ver J. D. DAVIES. Baker, John (1660-1716). In *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford: Oxford University Press, versão de 3 de Janeiro de 2008 [DOI: <<https://doi.org/10.1093/ref:odnb/1125>>]; William STEWART. *Admirals of the World: A Biographical Dictionary, 1500 to the present*. Jefferson, North Carolina, and London: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2009, pp. 16-17.

⁶⁷ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, Livro 16, Vereações (1706-1714), fls. 294 v-297.

⁶⁸ Idem, fls. 305-306. A carta está traduzida.

até Lisboa. Por outro lado, perguntavam se teria ocorrido alguma falha no provimento dos navios e o que poderiam fazer para ajudar. A resposta do comandante foi directa. Informou que, no tocante aos géneros necessários, já enviara um rol ao provedor das armadas; e quanto ao pedido dos oficiais da câmara para que ficasse até ao final do mês, declarou que não podia dar-lhes essa certeza, dado que o Inverno se aproximava e não lhe parecia acertado colocar em perigo os seus navios e as respectivas tripulações nem frequentar os portos da ilha correndo o risco de perder mais amarras e âncoras. Poderia, no entanto, levar despachos ou outros papéis para Lisboa⁶⁹. O comandante inglês não se esqueceu de fazer referência ao provedor das armadas, demonstrando que o ofício não havia perdido importância, continuando a prestar apoio aos navios das frotas brasileiras e a outros que navegassem em águas açorianas⁷⁰. Dos navios das frotas do ouro, alguns que provinham do Rio de Janeiro escalaram Angra e durante o tempo que estiveram fundeados na baía permaneceram a bordo um ou dois guardas do ouro, para evitarem roubos e contrabando⁷¹.

Mas, como dissemos, nos séculos XVII e XVIII também outros protagonistas participaram no apoio à navegação, em particular a navios portugueses. Referimo-nos ao governador do castelo de São João Baptista e aos soldados do presídio. Em caso de necessidade, fosse porque havia falta de artilheiros na guarnição de naus da Índia que aportavam em Angra; porque era preciso assegurar a assistência às caravelas que, em águas açorianas, iriam esperar a chegada das naus vindas da Índia, do Brasil ou de outras conquistas; ou porque as frotas careciam de soldados, coube ao governador do castelo responder nessas ocasiões, garantindo o cumprimento das ordens régias. De igual modo, aqueles que serviam na fortaleza do Monte Brasil, mas precisavam de se deslocar a Lisboa para tratar de negócios particulares, requeriam a mercê de poder fazê-lo viajando a bordo de naus da Índia e aí prestando serviço ao rei. Deste modo se satisfazia o pedido de soldados e oficiais ao mesmo tempo que se garantia a prestação de serviços a bordo⁷².

⁶⁹ Cf. BPARLSR, Angra do Heroísmo, AL, ACAH, *Livro de Tombo de 1680-1726*, fls. 132 v-133, carta dos oficiais da câmara de Angra, de 14 de Setembro de 1712, e 133 v-134 v, resposta do comandante inglês, sem data.

⁷⁰ Sobre esta questão, ver José Guilherme Reis LEITE. A estrutura da Provedoria das Armadas de Angra no século XVIII. Uma visão burocrática. In *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*. Lisboa: Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, 1º vol., pp. 295-308.

⁷¹ Em 1755 e 1757, e por diversas ocasiões, os guardas do ouro Estevão de Lima, José Correia e Francisco Pimentel permaneceram a bordo de vários navios oriundos do porto do Rio de Janeiro durante um número variável de dias, que oscilou entre um mínimo de nove e um máximo de vinte e dois (neste caso, dois documentos, ambos datados de 18 de Agosto de 1757, referentes a Estevão de Lima e a Francisco Pimentel). Cf. BPARAH, *Capitania Geral, Alfândega de Angra do Heroísmo*, Maço 13, Pasta 2 e Maço 15, Pastas 1 e 2.

⁷² Cf. José Guilherme Reis LEITE e Manuel Augusto de FARIA. *Livro do Castelo (S. João Batista do Monte Brasil)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 2010, pp. 62-63, 76, 95, 137, 210-214, 272-273, 277, 320-321, 339, 360-361, 374-375, 482-483, 557, 597-598, 600-601, 613-614, 641-642, 666, 670, 685-686 e 699-700.

Apesar de ter perdido parte da projecção que tivera no século XVI e nas primeiras décadas do século XVII com a «ocidentalização» do império português e a secundarização da Rota do Cabo⁷³, a posição da Terceira como «cabeça política» do arquipélago permaneceu intacta: sede episcopal desde 1534, a cidade de Angra foi também, até 1766, sede da corregedoria dos Açores e, a partir dessa data, seria a da capitania geral. Com a criação da Junta da Fazenda Pública, em 1798, Angra recebeu mais uma das extensões periféricas da coroa. No contexto da reforma da arquitectura político-administrativa introduzida em 1766 pelo conde de Oeiras e no âmbito das questões que aqui nos trazem, importa referir que houve alterações na organização dos poderes que teve impacto no controlo do espaço da baía de Angra e do movimento de navios.

Com a instituição da capitania geral, as reformas operadas então pretenderam modificar o mapa do governo político e jurídico e, concomitantemente, a rede de poderes do arquipélago. Destaquemos a reorganização da corregedoria dos Açores, a nomeação de juizes de fora para Angra e para as vilas mais importantes de cada ilha — Ponta Delgada tinha um juiz de fora desde 1554 — e a alteração do sistema eleitoral dos principais concelhos insulanos⁷⁴. Com impacto na orgânica portuária merece relevo o alvará de 25 de Setembro de 1769, que determinou que os juizes de fora das ilhas servissem também como juizes da Alfândega, do mar e dos direitos reais e os provedores como superintendentes gerais das respectivas Alfândegas⁷⁵. Nas décadas seguintes, veremos os juizes de fora a deter um protagonismo, por vezes assinalável, no controlo do movimento dos portos insulanos⁷⁶.

⁷³ Tal não significou o desaparecimento das mercadorias asiáticas do mundo atlântico, pois as naus da Índia passaram a fazer escala em São Salvador da Baía, sendo transportadas para o reino a bordo das frotas do Brasil. Cf. José Roberto do Amaral LAPA. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. Sobre as frotas do Brasil, ver a síntese de Vitorino Magalhães GODINHO. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In *Ensaio II: Sobre História de Portugal*. 2ª ed., Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1978 [edição original: 1968], pp. 423-448.

⁷⁴ Sobre estas reformas, ver Avelino de Freitas de MENESES. *Os Açores nas encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vol. I: *Poderes e Instituições*, 1993; vol. II: *Economia*, 1995; José Guilherme Reis LEITE. Administração, sociedade e economia dos Açores, 1766-1793. *Arquivo Açoriano. Enciclopédia das Ilhas dos Açores*, vol. 16º, Parte 2ª, Fascículos 14 a 23, 1971, pp. 267-368; vol. 16º, Parte 3ª (e última), Fascículos 24 a 35, 1972, pp. 369-475; José Damião RODRIGUES. “para o socego e tranquilidade publica das Ilhas”: fundamentos, ambição e limites das reformas pombalinas nos Açores. *Tempo*, Niterói (Rio de Janeiro), vol. 11, n.º 21: *Dossiê Ensino de História*, Julho-Dezembro 2006, pp. 157-183; José Damião RODRIGUES. A instituição da Capitania Geral dos Açores no contexto dos reformismos setecentistas. In *Actas da Conferência Comemorativa dos 250 Anos da Fundação da Capitania Geral dos Açores (2 de Agosto de 2016)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 2017, pp. 135-150.

⁷⁵ Cf. António Delgado da SILVA. *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima Compilação das Ordenações, redegida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1763 a 1774.* Lisboa: na Typographia Maigreense, 1829, pp. 430-432.

⁷⁶ Foi o caso de José Acúrsio das Neves. Cf. José Damião RODRIGUES. Percursos de um magistrado nos Açores: a etapa açoriana de José Acúrsio das Neves. In *O Liberalismo nos Açores: do Vintismo à Regeneração. O Tempo de Teotónio de Ornelas Bruges (1807-1870)*, Actas do Colóquio. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura, 2008, pp. 147-160.

Em conclusão, se as ilhas açorianas surgiam, a vários títulos, como um espaço marginal, uma periferia da economia-mundo europeia, paradoxalmente afirmavam-se como escala fundamental no sistema de rotas oceânicas e o arquipélago não deixou de sentir o impacto das guerras entre as várias formações política actuautes no Atlântico e da flutuação do comércio e dos movimentos portuários. No contexto da primeira globalização, as ilhas e os seus portos tiveram um papel importante. Angra não fugiu a essa regra e para tal a vila e depois cidade dedicou grande atenção ao seu espaço portuário. Foi essa actuação que aqui procurámos recuperar, sublinhando a coexistência de diversos pólos de poder em Angra e o facto de todos terem, de forma mais ou menos evidente, uma jurisdição sobre o espaço portuário ou sobre questões com ele relacionadas — por exemplo, a Alfândega e a Fazenda Real —, o que reclamava uma necessidade de articulação entre as diversas instituições e os seus titulares. No entanto, a indefinição de fronteiras jurisdicionais traduziu-se muitas vezes em sobreposições e na origem de conflitos entre os diferentes poderes instalados, contribuindo para perturbar a ordem política e social e até prejudicar as actividades desenvolvidas na marinha angrense⁷⁷.

⁷⁷ Cf. José Damião RODRIGUES. *Poder Municipal e Oligarquias Urbanas: ...*, pp. 229-230; Nelson VERÍSSIMO. *Relações de poder na sociedade madeirense do século XVII*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 2000, pp. 165-243.

Bibliografia:

ALBUQUERQUE, Luís de. *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. 3ª ed., Lisboa: Publicações Europa-América, s. d. [1983]

ALBUQUERQUE, Luís de (dir.), *Grandes Viagens Marítimas*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989

Arquivo dos Açores. Edição fac-similada da edição original. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vol. II, 1980; vol. V, 1981

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. X (GAV. XIX-XX, Maços 1-7). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974

As Posturas Camarárias dos Açores [URL: <<http://www.ihit.pt/new/posturas/2008/tomo2.pdf>>]

ÁVILA, João Gabriel. René Duguay-Trouin e a invasão de Velas, em 29 de Setembro de 1708. In *Dom Frei Bartolomeu do Pilar, Bispo do Grão Pará e Maranhão e outras crónicas*, Ponta Delgada, Signo, 1992, pp. 69-85

BETTENCOURT, José António. *A Nau Nossa Senhora da Luz (1615) no contexto da Carreira da Índia e da Escala dos Açores: uma abordagem histórica-arqueológica*. Dissertação de mestrado em Arqueologia, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2008, policopiado

BETTENCOURT, José. Os Açores na navegação global: o contributo da arqueologia subaquática. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, n.º 26, 2017, pp. 307-342

BOOKER, John. *Maritime quarantine: The British experience, c.1650-1900*. London: Routledge, 2016

BOUCHON, Geneviève. *Vasco da Gama*. Lisboa: Terramar, 1998 [edição original: 1997]

CORDEIRO, António. *Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*. Edição fac-similada da edição *princeps* de 1717. Angra do Heroísmo: Secretaria Regional da Educação e Cultura, 1981

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1580-1663*. Lisboa: CNCDP, 2002

COSTA, Leonor Freire; CUNHA, Mafalda Soares da. *D. João IV*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006

CUNHA, Manuel de Azevedo da. *Notas Históricas, I: Estudos sobre o concelho da Calheta (S. Jorge)*. Recolha, introdução e notas de Artur Teodoro de Matos. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1981

CURTO, Diogo Ramada (dir.). *O Tempo de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Comissariado para o Pavilhão de Portugal, Expo'98, e Difel, 1998

DAVIES, J. D. Baker, John (1660-1716). In *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, versão de 3 de Janeiro de 2008 [DOI: <<https://doi.org/10.1093/ref:odnb/1125>>]

DRUMMOND, Francisco Ferreira. *Anais da Ilha Terceira*. Reimpressão fac-similada da edição de 1850-1864. Angra do Heroísmo: Secretaria Regional de Educação e Cultura, 1981, vol. II

ENES, Maria Fernanda Dinis Teixeira. A provedoria das armadas no século XVII (algumas notas). In *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*, Actas do Colóquio Internacional. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp. 147-173

FERNANDES, José Manuel. *Angra do Heroísmo*. Lisboa: Editorial Presença, 1989

FERREIRA, Ana Maria Pereira. Os Açores e o curso francês na primeira metade do séc. XVI: A importância estratégica do Arquipélago (1521-1537). In *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*, Actas do Colóquio Internacional. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp. 280-295

FORJAZ, Jorge Pamplona. O Solar de N^a S^a dos Remédios — Canto e Castro — (História e Genealogia). *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, vol. XXXVI, 1978, pp. 5-210 [nova edição, revista e aumentada: FORJAZ, Jorge Pamplona. *Solar de N^a S^a dos Remédios (Canto e Castro)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1996]

FRUTUOSO, Gaspar. *Livro Sexto das Saudades da Terra*. 2^a ed., Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1978

GARCIA, [Ana] Catarina. Angra uma cidade portuária no Atlântico do século XVII. Uma abordagem geomorfológica. In *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Lisboa: CHAM, 2012, vol. 2, pp. 783-788

GARCIA, [Ana] Catarina. O funcionamento do porto de Angra (Açores) durante o século XVII. Instituições e jurisdições. In Amélia Polónia e Ana María Rivera Medina (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y Estructuras Portuarias*. Madrid: Casa de Velázquez, 2016, pp. 123-146

GARCIA, Ana Catarina Abrantes. *O Porto de Angra no século XVII e o sistema portuário do Atlântico*. Dissertação de mestrado em História Insular e Atlântica (séculos XV-XX), Universidade dos Açores, 2008, policopiada

GARCIA, Ana Catarina Abrantes. *Portos insulares atlânticos dos impérios marítimos português e inglês: uma abordagem comparativa (séculos XV-XVIII)*. Tese de doutoramento em História, especialidade em Arqueologia apresentada ao programa de Doutoramento em História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2021

GIL, Maria Olímpia da Rocha. Os Açores e o comércio Atlântico nos finais do Século XVII (1680-1700). *Arquipélago, Série Ciências Humanas*, Ponta Delgada, Número Especial, 1983, pp. 137-204

GILLIS, John R.. *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*. New York-Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2004

GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In *Ensaio II: Sobre História de Portugal*. 2^a ed., Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1978 [edição original: 1968], pp. 423-448

GREGÓRIO, Rute Dias. O Primeiro Provedor das Armadas dos Açores: Um homem e um percurso (1473-1556). In *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*. Lisboa: Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, 1^o vol., pp. 309-340

GREGÓRIO, Rute Dias. *Pero Anes do Canto: Um homem e um património (1473-1556)*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 2001

GUEDES, Maria Ana Marques. Viagem da Birmânia aos Açores — Filipe de Brito de Nicote e o Naufrágio, no Faial, da Nau Capitãna N^a S^a da Luz. In *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XIX*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 1995, pp. 141-160

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968

LEITE, José Guilherme Reis. Administração, sociedade e economia dos Açores, 1766-1793. *Arquivo Açoriano. Enciclopédia das Ilhas dos Açores*, vol. 16º, Parte 2ª, Fascículos 14 a 23, 1971, pp. 267-368; vol. 16º, Parte 3ª (e última), Fascículos 24 a 35, 1972, pp. 369-475

LEITE, José Guilherme Reis. A estrutura da Provedoria das Armadas de Angra no século XVIII. Uma visão burocrática. In *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*. Lisboa: Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, 1º vol., pp. 295-308

LEITE, José Guilherme Reis; FARIA, Manuel Augusto de. *Livro do Castelo (S. João Batista do Monte Brasil)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 2010

MALDONADO, Manuel Luís. *Fenix Angrence*. Transcrição e notas de Helder Fernando Parreira de Sousa Lima. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, vol. 1, 1989; vol. 2, 1990

MATOS, Artur Teodoro de. Os Açores e a carreira das Índias no século XVI. In *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, vol. II — Séculos XVI-XX. Lisboa: Editorial Estampa, 1983, pp. 93-110

MATOS, Artur Teodoro de. O regimento do provedor das armadas nos Açores (1575). In Luís Filipe Barreto e Francisco Contente Domingues (org.), *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos em Homenagem a Luís de Albuquerque*. Lisboa: Editorial Presença, vol. II, 1987, pp. 39-50

MATOS, Artur Teodoro de. As escalas do Atlântico no século XVI. *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, vol. 34, 1988, pp. 157-183

MATOS, Artur Teodoro de. *As escalas do Atlântico no século XVI*. “Série Separatas, 197”. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988

MATOS, Artur Teodoro de. Açores: Ponto de Convergência de Rotas Comerciais. *Oceanos*, Lisboa, n.º 1, 1989, pp. 83-86

MATOS, Artur Teodoro de. *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa (Novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha, 1990

MENESES, Avelino de Freitas de. *Os Açores e o Domínio Filipino (1580-1590)*, vol. I: *A Resistência Terceirense e as Implicações da Conquista Espanhola*; vol. II: *Apêndice Documental*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1987

MENESES, Avelino de Freitas de. *Os Açores nas encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vol. I: *Poderes e Instituições*, 1993; vol. II: *Economia*, 1995

MIDDELL, Matthias; NAUMANN, Katja. Global history and the spatial turn: from the impact of area studies to the study of critical junctures of globalization. *Journal of Global History*, n.º 5, 2010, pp. 149-170

MOTA, Avelino Teixeira da. *A Viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, 1971

O Manuscrito “Valentim Fernandes”. Leitura e revisão das provas de António Baião. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1940

POLÓNIA, Amélia. European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis. In *Dynamiques des ports méditerranéens, Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010, pp. 17-39

QUINN, David Beers. *England and the Azores 1581-1582: Three letters*. “Série Separatas, CXXIII”, Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1979

REGO, António da Silva (dir.). *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções [...]*. “Coleção de Monumentos Inéditos para a História das Conquistas dos Portugueses em África, Ásia e América, Tomo XXI”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Tomo IX, 1978

RODRIGUES, José Damião. *Poder Municipal e Oligarquias Urbanas: Ponta Delgada no século XVII*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1994

RODRIGUES, José Damião. A Carreira da Índia e a escala açoriana. In *Catálogo Oficial do Pavilhão de Portugal. Exposição Mundial de Lisboa de 1998*. Lisboa: Expo'98, Pavilhão de Portugal, 1998, pp. 131-147

RODRIGUES, José Damião. As Finanças. In *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III: *A Colonização Atlântica*, coordenação de Artur Teodoro de Matos. Lisboa: Editorial Estampa, 2005, vol. I, pp. 428-445

RODRIGUES, José Damião. “para o socego e tranquilidade publica das Ilhas”: fundamentos, ambição e limites das reformas pombalinas nos Açores. *Tempo*, Niterói (Rio de Janeiro), vol. 11, n.º 21: Dossiê *Ensino de História*, Julho-Dezembro 2006, pp. 157-183

RODRIGUES, José Damião. “off the Islands”: os Açores no contexto da primeira expansão inglesa. In *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX*, Actas do IV Colóquio: *No Bicentenário do Consulado dos E.U.A. nos Açores: O Tempo dos Dabney*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 2007, pp. 87-100 [reeditado in RODRIGUES, José Damião. *Histórias Atlânticas: os Açores na primeira modernidade*. Ponta Delgada: CHAM, 2012, pp. 45-60]

RODRIGUES, José Damião. Percursos de um magistrado nos Açores: a etapa açoriana de José Acúrsio das Neves. In *O Liberalismo nos Açores: do Vintismo à Regeneração. O Tempo de Teotónio de Ornelas Bruges (1807-1870)*, Actas do Colóquio. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura, 2008, pp. 147-160

RODRIGUES, José Damião. Sob o signo do ouro (c. 1695-1750). In João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014, pp. 235-263

RODRIGUES, José Damião. A instituição da Capitania Geral dos Açores no contexto dos reformismos setecentistas. In *Actas da Conferência Comemorativa dos 250 Anos da Fundação da Capitania Geral dos Açores (2 de Agosto de 2016)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, 2017, pp. 135-150

RODRIGUES, José Damião; MADEIRA, Artur Boavida. Rivalidades imperiais e emigração: os açorianos no Maranhão e no Pará nos séculos XVII e XVIII. *Anais de História de Além-Mar*, Lisboa, vol. IV, 2003, pp. 247-263

SALGUEIRO, Teresa Barata. *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992

SCAMMELL, G. V.. The English in the Atlantic Islands c. 1450-1650. In *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota: In Memoriam*. Lisboa: Academia de Marinha-IICT, vol. I, 1987, pp. 329-352

SILVA, António Delgado da. *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima Compilação das Ordenações, redegida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1763 a 1774*. Lisboa: na Typographia Maignense, 1829

SOUSA, Nestor de. Programas de arquitectura militar quinhentista em Ponta Delgada e Angra do Heroísmo. Italianos, italianização e intervenções até ao século XVIII: a ermida de S. João Batista na fortaleza do Monte Brasil. *Arquipélago-história*, Ponta Delgada, 2.^a série, VI, 2002, pp. 53-224

STEWART, William. *Admirals of the World: A Biographical Dictionary, 1500 to the present*. Jefferson, North Carolina, and London: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2009

STUMPF, Roberta Giannubilo. Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português. *Topoi*, Rio de Janeiro, vol. 15, n.º 29, Jul.-Dez. 2014, pp. 612-634

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *A Carreira e a Lenda de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998

UEDA, Reed. Pushing the Atlantic Envelope: InterOceanic Perspectives on Atlantic History. In Jorge Cañizares-Esguerra e Erik R. Seeman (eds.), *The Atlantic in Global History, 1500-2000*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall, 2006, pp. 163-175

VERÍSSIMO, Nelson. *Relações de poder na sociedade madeirense do século XVII*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 2000

A RELEVÂNCIA DO MAR NA PROJEÇÃO DE VALORES

Comunicação apresentada por
Dom Rui Manuel Sousa Valério¹, em 26 de abril

1. O mar, realidade determinante para a humanidade e para a sua história, não permite qualquer referência a ele que não derive de um encontro e de uma experiência com as suas águas, a agitação das suas ondulações, a impetuosidade dos seus ventos. Na verdade, não autoriza que se divague sobre a sua identidade, mas antes, a sua própria força impõe que dele nada seja dito que não seja a sua própria natureza a dizê-lo. Não precisa de mediadores, nem de embaixadores, até porque o planeta está maioritariamente mergulhado nas suas águas e correntes e as suas brisas dispersam-se pelos continentes. Somos um planeta de mar com franjas de terra. Por isso, não exige pretexto para ser referido ou apresentado. O próprio, fala e exprime-se através de diversas e sucessivas experiências que proporciona. Compreende-se, então, porque é que, quando o «mar» se torna tema, não há como escapar à necessidade de partir sempre da vivência pessoal com ele.

2. Neste entendimento, quero esclarecer que, ao estabelecer um princípio gnosiológico que confere o primado à experiência, o mar condiciona-nos, por um lado, a atermo-nos à sua complexa realidade, mas, por outro lado, também nos impele a ir em demanda da sua presença, nas mais diversas circunstâncias e expressões da vida da humanidade, desde a literatura, à arte, da filosofia à biologia e matemática, até às inspiradas abordagens existenciais, às irrupções de formas espirituais e religiosas, às conceções metafísicas e estruturas éticas e morais.

3. Como tal, a nossa abordagem ao mar consiste precisamente em olhá-lo como uma fonte incommensurável de experiências. E, com a Fenomenologia, consideramos que os dados imediatos originários de toda a experiência, considerada na sua integralidade – ou seja, não só os dados empíricos e sensíveis, mas também os dados imaginários, racionais, afetivos, emocionais –, são fonte para a reflexão filosófica e para a axiologia, enquanto potenciadores da afirmação de valores.

Esta correlação “experiência - afirmação de valores” foi desenvolvida, sobretudo, por Max Scheller e, mais recentemente, por Hans Jonas, ambos fortemente inspirados em Edmund Husserl.

4. Esclareço, por necessidade metodológica, o significado de alguns conceitos.

¹ Bispo das Forças Armadas e das Forças de Segurança

Por **Experiência** entendemos não um fenómeno pontual, puramente casual, mas algo que se realiza por meio de um encontro e de uma relação contínua com a realidade. A experiência demonstra como determinadas impressões e respetivas interpretações vêm continuamente confirmadas. Implica, contudo, uma certa imediatez cognoscitiva, um contacto íntimo, real e pessoal com as realidades que assim se tornam conhecidas. É um autêntico conhecimento de experiência feito. Raimon Panikkar refere que em toda a experiência estão implicados alguns vetores: 1. o momento vivido, experiencial, imediato, que consiste no contacto direto entre o que é experimentado e quem experimenta, deixando neste uma marca profunda; 2. a linguagem que, para além de verbalizar o vivido, configura-o, plasma-o e concede-lhe um sentido; 3. a memória – a experiência pura é mediada pela memória que cumpre diversas funções: permite que se fale acerca das experiências tidas, faz reviver as experiências passadas, ao mesmo tempo que as relativiza por introduzir o fator tempo e, dessa maneira, acabar também por transformar o sentido das mesmas (experiências tidas); 4. a interpretação, que é a mediadora de todos os elementos da experiência; 5. a receção, que considera o contexto cultural e a época em que ocorre, pois a experiência nunca é um fenómeno imune à envolvimento cultural em que ocorre; 6. a atualização, que consiste na tradução ativa (da experiência), a sua expressão na vida, o seu poder de transformação, a sua manifestação na prática; indica o impacto existencial que uma experiência tem sempre, seja em quem a faz, seja no seu contexto.

Esta (longa) análise dos contornos da experiência é crucial para a compreensão de como o mar, enquanto fonte inesgotável de experiências, se assume como um potenciador de valores.

5. O termo **Valor**, por seu turno, nasceu no âmbito da economia para indicar o preço, aquilo que vale alguma coisa. Assumido em contexto ético, remete, por um lado, para conceitos transcendentais, a saber o que é bom, o que é belo, o que é verdadeiro e o que é bem, mas também assume a função do que estrutura, do que organiza num determinado sentido; ou seja, de acordo com os valores assumidos e aplicados, assim se estabelece o sentido da ação e do agir, do movimento, do percurso efetuado.

6. No entanto, há só um fator que determina a construção do valor ético, ou moral, bem como da norma moral: é a afirmação antropológica na qual o valor se fundamenta. Explícito: os valores, sejam eles originários da inspiração da Revelação ou da experiência, nunca se configuram diretamente a partir dessas fontes. São construídos a partir da relevância antropológica emersa da experiência. Assim, não é exato afirmar que a relação entre as experiências e a asserção de um valor seja direta ou imediata, até porque isso seria reduzir drasticamente o alcance do próprio valor, que se limitaria a ser valido só para aquele determinado contexto, para aquela singular pessoa, na sua determinação individual ou somente para circunstâncias específicas.

Consideramos, portanto, que toda a experiência possui ou pode possuir uma relevância antropológica – ou seja, de interesse e de afirmação positiva relativamente ao ser humano e à sua dignidade – e é dessa relevância que se fomenta e se constrói a afirmação dos valores.

Por isso, a nossa análise visa a experiência que o mar oferece. Dessa experiência emerge uma afirmação acerca do ser humano e é desta que surgirá o valor.

Se na gênese dos valores estão experiências que fomentam a formação de si mesmo (do Eu) e promovem a autotranscendência, a superação de si, como explicitamente sustenta Hans Jonas, necessário é que se proceda a uma análise fenomenológica das experiências que o mar oferece para que possamos delinear os valores promovidos ou gerados a partir dela.

Teremos, assim, de fixar a nossa atenção em três planos distintos: na experiência, no significado antropológico e, por último, no valor afirmado a partir da experiência.

Já Aristóteles, na *Constituição dos Atenienses*, notou a relação existente entre o Mar e o estilo ou a forma de governo, nomeadamente a democracia. Também Tucídides reconhece uma estreita relação entre o poder naval ateniense e a atitude mental dos próprios atenienses.

II. FENOMENOLOGIA DO MAR

2.1. O VALOR DO SER HUMANO

Um dos olhares primordiais da humanidade sobre o Mar consistia em vê-lo como um grandioso símbolo negativo, tratava-se da superfície dos abismos profundos e forças contrárias ao ser humano. Constituíam um perigo. Em Ugarite, por exemplo, cidade portuária situada no norte da Síria, a designação para mar era o próprio nome de uma divindade, *Jamn*, que, na verdade, destruiu o esplendor do cosmos e lutou com o deus da criação. Na mesma linha, encontramos os sinónimos como *tehom*, o abismo aquático primordial do qual a terra floresceu, ou as "muitas águas", *majim rabim*, que arrastam consigo o dilúvio e a morte. Nestas concepções mitológicas, o mar era habitado por monstros e forças destrutivas.

Esta experiência vivida face ao mar pressupõe uma sociedade mitológica, pré-científica, mas, mais do que isso, encerra essencialmente a noção de que as forças percecionadas e projetadas na visão do mar não eram favoráveis ao ser humano, antes constituíam uma ameaça à sua vida e integridade, donde resultava que, colocados nos pratos da balança, o ser humano revelava-se como alguém superior cuja vida devia ser preservada. Ao sublinhar-se o perigo que o mar representava para o homem, estava-se a fazer uma declaração à primazia da sua vida e a consequente necessidade de a preservar. Essa conotação negativa, que induzia a evitar um mal que atentava contra as pessoas, era uma forma de afirmar, embora indiretamente, o valor por excelência do ser humano.

E é fascinante tomar consciência do seguinte: foi nos contextos extremos que maiormente se procedeu à afirmação da dignidade da vida humana. Entre esses o mar, mas também o deserto que, ao estabelecer o dever da hospitalidade, de socorrer órfãos e viúvas, de prestar socorro aos emigrantes, emanava normativas civilizacionais que surgiram em contextos-limite, extremos. E essa foi a primeira referência que o mar nos deu: não era uma afirmação absoluta, mas surgiu em relação ao ser humano. O mar foi, neste sentido, um dos primeiros berços de humanismo, cujo percurso nunca mais se interrompeu.

Ainda hoje, a existência de rígidos códigos, que os Marinheiros devem observar, sobre o dever de prestar auxílio, sobre a obrigatoriedade de socorrer os náufragos e quem necessite, é uma marca indelével do Mar, a evocar que a salvaguarda da vida humana, foi o seu primordial contributo ético oferecido ao mundo.

Diz Fernando Pessoa que “A vida flutuante, diversa, acaba / Por nos educar no humano.”
(*Ode Marítima*)

2.2. INDOMÁVEL – INCONTROLÁVEL, O VALOR DA HISTÓRIA

Por outro lado, o mar não é habitável, é lugar de passagem, ali nada é permanente, tudo é transitório e em mudança. A força pura do devir. Quando, na antiguidade, filósofos - como Anaximandro ou Parménides - se colocavam o problema da intrincada relação entre o ser e o devir, tinham perante si o testemunho ambivalente da terra, com as suas montanhas fixas, milenares, e a paisagem do mar, sempre diferente, sempre mutável... O mar tornou-se a expressão do devir, do movimento, da transitoriedade, em oposição ao ser, imóvel, permanente e estável, retratado pela terra firme, da qual se plasmou o axioma do “nada de novo debaixo do sol”. Para os gregos, o sentido ou mito do eterno retorno era expressão dessa perpetuidade e as estações do ano eram uma prova evidente de que havia um ciclo padrão, qual expressão do ser, ao passo que o mar era a referência do devir.

Reforçado pelo sentido do devir ontológico, surgiu o impacto da dimensão histórica a nível ético. O ser humano é, por sua natureza, um ser histórico e, como tal, também o é o seu conhecimento moral. Qual seja o significado da História para o âmbito ético é uma questão sempre em aberto. No entanto, não pode ser identificado com o conceito de sucessão temporal, nem das circunstâncias, sempre mutáveis, do agir. Isso levaria a uma relativização do absoluto. A História é o autopoicionamento do ser humano, enquanto inteligência e liberdade. Por isso, há um dinamismo inerente aos próprios valores éticos e culturais. O alcance da sua densidade e do seu significado vai emergindo progressivamente. Desde Aristóteles, passando pelo Novo Testamento, até aos dias de hoje, está conceptualizado o sentido do progresso relativamente à compreensão ética configurada na definição dos valores, materializando quer o aprofundamento, quer a adaptação a novos contextos e desafios, ou seja, a afirmação da natureza histórica dos valores éticos não significa a relativização do que é e deve ser absoluto, mas sim progressão. E, nesse sentido, é um elemento vital para a perene afirmação da dignidade do ser humano, valor crucial que se atualiza na afirmação da liberdade e do próprio direito. Se o mar tem sido decisivo para a evolução de sucessivas épocas civilizacionais, é porque se afigura igualmente crucial na coerência epocal dos valores estruturantes dessa mesma civilização.

2.3. O LIMITE ÉTICO COMO VALOR

Uma terceira evidência: o mar é o protótipo do paradoxo, porque, por um lado, coloca o ser humano em contacto com a finitude, uma vez que, no mar, quase tudo concorre para a consecução do *términus* – o perigo de morrer por meio das fadigas e das doenças, as

tempestades ameaçadoras, a água salgada, imprópria para matar a sede. Por outro lado, o mar é, também, fonte de vida - desde logo pela capacidade que a própria água tem de ser geradora de vida e de oferecer alimento: foi este ponto que fez do mar o elemento mais importante do cristianismo, na medida em que concilia, como nenhum outro, o princípio da vida com um elemento de morte. A morte é princípio de vida. Faz-nos descobrir o ser finito que é o ser humano, mas também nos faz descobrir o infinito da vida.

Para além disso, o mar surgiu associado ao estabelecimento da ordem natural primordial, a qual consistia na divisão entre a terra e as águas. Em muitas culturas antigas, o caos originário era formado essencialmente pelas águas caudalosas das quais emergiram porções de terra firme. Contudo, andou sempre aliado ao mar o princípio do limite enquanto estabelecimento de uma fronteira. Em sânscrito, a palavra original deu origem a «*maryādā*», que significa ‘costa’ ou ‘limite’.

Os gregos introduziram, de forma sistemática, o conceito de “limite” no que ao agir ético diz respeito. Não foi uma inovação - se considerarmos que já existia nas culturas médio-orientais antigas - mas foi, precisamente, a percepção do limite que constituiu um significativo avanço civilizacional. O exemplo mais emblemático é a chamada lei de talião – “Olho por olho, dente por dente” – que não é, de todo, um convite à vingança, mas tão-só a introdução do equilíbrio e da proporcionalidade entre a ação e a respetiva pena (vem corrigir e domesticar o absurdo da desproporção, do desequilíbrio que se verificava em situações quotidianas. Se alguém roubava um borrego, a vítima do roubo, ou alguém por ele, podia, por exemplo, cortar a mão ao infrator, condenando o réu à miséria ou até mesmo, nalguns casos, matá-lo). Também do ponto de vista civilizacional, o estabelecimento de limites e confins foi o começo da possibilidade do desenvolvimento da vida na terra e do seu povoamento, da civilização.

Não será fácil demonstrar até que ponto o princípio do *limite* dentro do enquadramento ético esteve relacionado com o mar. Contudo, a correlação a nível antropológico é evidente. Em particular na Grécia Antiga, onde o limite era assumido com naturalidade, o que conferia à sociedade um profundo sentido de equilíbrio e serenidade, é perceptível a relação com o mar: seja em sentido geográfico, porque, de facto, o mar delimita a terra e as atividades que nela acontecem, seja em sentido existencial, pois o mar, também no helenismo, não deixou de ser sinónimo de morte.

Já a perspetiva cristã, como no Apocalipse, confere ao mar uma conotação de sofrimento provocado pela má conduta do pecado. Ao ser evocado, tem como efeito uma implícita referência ao controle comportamental, à delimitação no agir realizados a partir da conversão. Portanto, nas mais diversas culturas, o mar é como que um arquétipo do limite, constitui ele próprio uma barreira para além da qual começa algo de novo.

A representação imagética de “limite”, intrínseca à configuração do próprio Mar, remetia para a necessidade de que o próprio agir tivesse uma delimitação, um confim para além do qual não se deve ir. São fronteiras marcadas pela linha da dignidade e da liberdade de todos os seres humanos. No universo da ética e dos valores, nunca é demais referir que não vale tudo, não é

permitido ao ser humano fazer tudo o que pode ou é possível. Pela vivência de - e com - o mar, intuímos e racionalizámos a nobreza do sentido do limite, tão crucial para o domínio do agir.

2.4. O MAR, PROMOTOR DE IGUALDADE

A primeira referência ao mar, na economia da Bíblia, surge em Gn 1, 2 “a terra era informe e vazia, as trevas cobriam o abismo e o espírito de Deus movia-se sobre a superfície das águas.” O mar vem referido, não para assinalar a alteridade em relação à terra, mas para afirmar que, sobre as suas águas, pairava o espírito – o *ruah*, que significa sopro, vento, brisa. Antes de vermos aqui outro significado, sabemos que a pedagogia do primeiro livro bíblico é a do óbvio. E o óbvio é precisamente a união, a aliança que existe entre o mar e os ventos, o sopro.

Ora, na narrativa desse mesmo livro, o corpo do ser humano foi criado a partir da terra, do barro, e a vida adveio-lhe do sopro divino, do mesmo sopro que pairava sobre as águas (cf Gn 2,7).

Mas o sopro está também ligado à *nefes*, por onde passa o ar que nos vivifica, que os LXX traduziram em grego por *psiqué*, em português “alma”. Assim, se a terra representa e exprime o corpo, o mar é a sua alma. Deste modo, emerge a noção integral do ser humano. É sujeito, mas a aceitação e a afirmação dessa integralidade caracteriza-o como pessoa, ou seja, como ser relacional.

Historicamente, o gérmen de impulso dos processos de evolução civilizacional que, posteriormente, viriam a culminar no reconhecimento da igualdade e da dignidade intrínsecas a cada ser humano, independentemente da sua etnia, da sua configuração física, do seu perfil cultural – esse embrião, dizíamos, sempre teve uma profunda relação com o mar.

O respeito ético assente no reconhecimento do outro como pessoa integral significa que ele/ela não é visto apenas como uma força de trabalho; significa que não é considerado só um número; não é referenciado somente como um fenómeno dentro de uma engrenagem mais vasta e ampla como afirma a dinâmica do consumismo que nos trata como meros consumidores descartáveis. Como o mar e a terra formam uma unidade, também o ser humano é integral. Aliás, a palavra *salus*, saúde, salvação, indica justamente essa integridade. E é este o apelo que nos vem do mar.

2.5. O PRIMADO DA PESSOA

Um outro momento de elevado significado axiológico, relacionado com o mar, consubstancia-se na obra “*Os Lusíadas*” de Luiz de Camões. Esta obra, como é sabido, surgiu num contexto intelectual interessante e significativo, correspondente ao tempo do fervilhar dos novos paradigmas da ciência moderna. Camões, contemporâneo do Padre Fernando de Oliveira, um dos primeiros autores a realizar uma abordagem científica do Mar, viveu no tempo dos pais da ciência moderna. Como foi assinalado por vários estudiosos e críticos literário, a estrutura interna d’*Os Lusíadas* é composta por vários planos que incluem profusos elementos de uma categoria, digamos, meta-natural (cristianismo e mitologia clássica, no caso comumente

designada como *maravilhoso pagão*). Todavia, Camões também valoriza explicitamente a abordagem científica, *o saber de experiência feito*. E a ciência é um dos sustentáculos do verdadeiro humanismo porque é através dela que se estabelece a primazia do homem.

Por outro lado, verificamos que o primeiro âmbito onde os novos conhecimentos foram aplicados foi precisamente no mar, na navegação, no estudo das correntes e dos ventos, na elaboração de cartas náuticas, na astronomia, ... sendo que a nova ciência era prolífera em afirmações de caráter teológico. Francis Bacon, por exemplo, escrevia no *Novum Organum* que, através da ciência, «competimos pela redenção», e estabelecia, como objetivos essenciais, a recuperação das virtudes sobrenaturais, perdidas com o pecado original. Ou seja, a ciência aliviará da fadiga do trabalho e do peso do sofrimento. A mentalidade de recuperar algo perdido, de fazer regressar o originário mundo ideal, que, entretanto, a maldade humana corrompeu, eram propósitos deveras presentes no homem do século XVI. Por isso, Camões percebe no mar aquele fenómeno que não só dará a conhecer outros continentes, outros povos, outras terras até então desconhecidas... como também proporcionará o advento de um novo mundo. Mas que novo mundo é esse? É um mundo habitado por heróis cuja grandeza é o conhecimento (este é o verdadeiro poder, mais importante do que a bravura e a coragem), pois é por ele que há conquistas de novas terras, que há a própria travessia dos mares. O que permite recuperar as virtudes sobrenaturais é, ainda, a força do conhecimento. Camões apresenta, portanto, o mar como veículo de recuperação do mundo originário – que se perdera por causa do pecado e da malvadez humana –, o qual surge novamente habitado por heróis, por eleitos que “se vão da lei da morte libertando”. Mas o que é esta «lei da morte»? É a categoria teológica e bíblica para dizer pecado. Portanto, em Camões, o mar, enquanto manancial da ciência, é o berço do surgimento de um novo mundo onde o mal e o pecado já não têm influência. Este visionarismo, marcadamente renascentista, permite vislumbrar uma aliança entre conhecimento científico e mar, duas forças poderosíssimas que, juntas, fazem desabrochar o mundo e restaurar ou recuperar esse mundo correspondente ao plano originário de Deus.

Chamo a atenção para o facto de esta associação entre mar e mundo novo não ser propriamente uma novidade: o significado do famoso Dilúvio, que viu Noé como um dos principais intervenientes (cf Gn 6-8), foi precisamente o de destruir o mundo que se tinha corrompido, para reafirmar o plano originário de Deus. Também a libertação da escravidão do Egito, marco da entrada num mundo novo, se operou com a travessia do Mar Vermelho. Como já acontecera na criação do mundo e, depois, no dilúvio, também agora é pelo Mar que está a emergir o novo mundo correspondente ao mundo ideal, plena realização dos valores sobrenaturais.

O valor que aqui emerge é, sem dúvida, o da capacidade de autossuperação, de auto-reinvenção do ser humano. E onde reside essa grandeza? Não tanto na coragem, nem na intrepidez, mas no engenho, no conhecimento, na ciência e na técnica... O poder do homem está na sua inteligência, no *nous*, e é isto que a epopeia de *Os Lusíadas* celebram e cantam.

Daqui, brota um valor civilizacional de grande acutilância e atualidade sobre a relevância da ética na era da técnica. Hoje, vigora uma prolífera discussão entre os especialistas sobre o papel e lugar da ética nesta era da técnica. Quais os valores referenciais num âmbito que está estruturado para se obter a máxima produtividade com a menor aplicação de meios possível, a máxima eficiência, etc. Recordemos o desabafo de Gunther Anders, filósofo alemão de origem judaica que, nos anos 30, escapou para os EUA, indo trabalhar para a Ford, quando escreveu uma famosa carta ao seu mestre e professor Martin Heidegger: «Caro professor, o senhor ensinava que somos pastores do ser, mas aqui eu convivo com máquinas, face às quais estou em nítida desvantagem, porque, ao contrário da tecnologia, sucede que, às vezes eu sou vítima de doença, mas a máquina jamais, ela produz; eu tenho estados de alma, a máquina continua a produzir; eu caio em depressão e a máquina sempre a produzir; engravida-se e a máquina nunca deixa de produzir....».

Ou seja, a mentalidade técnica tem tido implicações graves na relação com constantes que são próprias do ser humano - como a doença, a depressão, e outros fatores psicológicos.... - que são, objetivamente falando, entraves à eficácia e à produção. Ora, o que aprendemos, com a referência ao mar camonianiano, é que a verdadeira grandeza à face da terra é o ser humano, é ele o sujeito da inteligência racional e emocional.

2.6. A LIBERDADE

“O que quero é levar para a Morte

Uma alma a transbordar de Mar.” (Fernando Pessoa, *Ode Marítima*)

O mar surge como fonte de possibilidades, enquanto abre e remete para novos horizontes, para novas possibilidades de vida. Mas, ao mesmo tempo, torna-se, por vezes, num vale de sofrimento, num lugar de entorpecimento e amargura. O que configura um sentido existencial profundo que afirma que só com sacrifício e esforço se pode alcançar a plenitude desejada. Deste modo, aplica-se ao mar um sentido pascal, de transição, de passagem, que nos confronta com a verdade segundo a qual só há vida, em sentido pleno, se houver morte. O alcance das referências ao mar na obra literária de Pessoa tem um sentido profundo. Nelas estão os seus desafios, as suas hecatombes. Dialético como é, visualiza no Mar o lugar da negatividade, o momento da cruz. Por isso, as palavras que se associam ao «mar» são lágrimas, saudade, dor, tragédia... Mas, ao mesmo tempo, o mar contém um potencial de esperança, uma vez que a negatividade que o mar revela não é absoluta, mas antes totalmente relativa, pois existe em função de um além, de um outro, de uma alteridade por encontrar.

Emerge uma apreciação favorável das vicissitudes existenciais humanas, dentro das quais existe como que a germinação de uma potencialidade positiva, a capacidade de colher em cada experiência amarga um fio de esperança, um fio de luz. O mar é distância, mas no distanciamento emerge o sentido da proximidade expresso na saudade, na memória.... Aliás, para Pessoa, não é sequer possível o despontar de uma vida nova, a não ser no colo da tragédia e do sacrifício.

Para o poeta, o mar representa o fio de Ariadne do mundo, é a afirmação da totalidade, tem um quê de absoluto: “Ah o grande Cais donde partimos em Navios-Nações! O grande cais anterior eterno e divino.” (Ode Marítima) Situando-se na verdadeira alteridade da terra, que é o céu, e contemplando todos os horizontes possíveis, perscruta a unidade que liga mar e terra, e como o mar é princípio de união, escreve no famoso poema O Infante: “Deus quis que a terra fosse toda uma,/ Que o mar unisse, já não separasse.”

É nessa densidade que lhe é própria, de não separar, mas de unir, que o Mar se assume como uma síntese integradora de todos os dados e acontecimentos. Não é dialético, o Mar, mas uma imensa sinfonia fazendo-se pátria de todas as experiências, aventuras e até modalidades de existência. Integra dentro de si os contrários, o negativo e o positivo, o ser e o nada, a morte e a vida. Eduardo Lourenço fala de “simultaneamente sinfonia e requiem.” No mar todas as coisas são parte de um todo. A própria terra emerge do mar. Tem um caráter infinito, que plasma e torna familiar toda a adversidade. Na mística de Pessoa, o Mar é muito franciscano, de tudo e de todos é irmão.

Por isso: é fonte de proximidade, de fraternidade, não só do ser humano com o seu semelhante, mas também de todas as expressões existenciais – da dor, à alegria; da coragem ao medo; da tristeza à felicidade; do egoísmo à alteridade; da morte à vida. O mar é a pátria de todos e de tudo, é integrador, não marginaliza.

Ao mesmo tempo, revela-se como o grande laboratório da autenticidade e da verdade. Precisamente porque acolhe tudo em si, fomenta a irrupção da verdade de cada ser, e restitui-a à realidade envolvente. Há uma transparência associada ao mar que o define como o laboratório vivo e vivificador. Não há espaço para o fingimento, para a deturpação. Por isso, o mar está em tão nítido contraste com a terra e com a cidade, lugares da aparência. A terra é o mundo da manipulação, o mar é o mundo da autenticidade. Assim, sobre ele se afirmam os sentimentos de cada um, o que de mais autêntico e pessoal existe, as lágrimas, a saudade... todos são expressões da verdade – que é aquilo que o mar representa. Mesmo em relação a Portugal, a sua área terrestre fá-lo ter uma referência, que são os outros países. Mas o mar permite-lhe ser ele próprio, é o espaço da afirmação da verdade de si mesmo. Ali, Portugal é Portugal. No mar espelha-se o céu, é afirmação da transparência, da verdade sem deturpações, que testemunha tudo o que nele ocorre.

Na ótica desta perspetiva, percebe-se que o mar fomenta o valor da Liberdade, enquanto autodeterminação pura. Lá, no mar, cada realidade vale por si mesma. Penso, aliás, que, para a grande maioria das pessoas, a primeira sensação que recebe do mar é precisamente a da liberdade: estou simplesmente a pensar na prosaica experiência do que fazemos quando, no verão, nos aproximamos do mar: desnudamo-nos, libertamo-nos das roupas, do acessório e também dos títulos e dos rótulos e das máscaras, adquirimos o maior nível de autenticidade. Mais, no mar ninguém ordena. É possível modificar a paisagem terrestre, mas no mar as nossas ordens pouco ou nada valem. Por isso, acalmar a agitação marítima é coisa de alguém transcendente, não de homens.

E, enquanto a terra precisa do mar e depende do mar, o mar não depende senão de si próprio, determina-se a si mesmo e não é condicionado por ninguém. Respira liberdade pela força da sua independência e da sua vontade.

2. 7. A FRATERNIDADE

Miguel Torga, num dos seus diários, traça de forma admirável o momento em que a experiência de Mar gera fraternidade. Ele escreve: «Ontem... desci ao mar... Deitei-me à sombra de um toldo e resolvi-me a observar aquela gente toda ao sol como os lagartos...

Os adultos, retraídos dentro do buraco, a deitar o rabo do olho desconfiado para os toldos vizinhos... chegou a hora do banho. Entrei no seio do formigueiro de gente que fervilhava dentro de água, humanidade até há pouco hostil e individual, e agora milagrosamente fraterna e solidária.

- Há pé? – Não, cuidado! – Venha! – Pode avançar sem medo!

- Tome ar fundo! – Mergulhe!

Como se uma bênção os tivesse irmanado, eram todos um corpo só diante da mesma onda.

E eu pus-me a pensar na força gregária que tem o mar. Na força gregária que provoca, afinal, qualquer poder adverso.... »

O mar tem essa capacidade de criar laços, de fomentar a fraternidade. O Papa Francisco, há um ano, escreveu uma encíclica intitulada precisamente *Fratelli Tutti* e achei curioso ter feito referência a S. Francisco para dizer que, no seu enorme sentido de fraternidade, o *poverello* de Assis se sentia irmão do sol, do mar e do vento, sentia-se ainda mais unido aos que eram da sua própria carne. Não é, pois, uma mera casualidade que a fraternidade se escreva com expressões do mar, porque experimentá-lo é fazer-se próximo da humanidade, ir ao encontro dos mundos onde vive, abrir-se à sua alteridade, acolher a sua cultura, a sua história, dispor-se a colaborar com todos, sentir-se membro de um todo vivificado na comunhão: em suma, dizer mar é clamar fraternidade. Um poema reza assim: Senhor, dá-me ouvidos para te ouvir no vento e no mar, e mãos para trabalhar em teu nome. // Torna-me puro como a água e alto como o céu. // Faze com que eu saiba amar os outros como irmãos e servir-te como a um pai.” (F. Pessoa, *Páginas íntimas e de Auto-Interpretação*, 61).

Termino citando o Papa Francisco quando, na primeira viagem que efetuou a Lampedusa, junto ao Mar Mediterrâneo, não cessou de falar de solidariedade, esse outro rosto da fraternidade. E, para ele, a fraternidade - esse valor maior que o mar nos oferece - é um paradigma que permite repensar a política, a economia, as relações internacionais, a sociedade, a ecologia, o diálogo inter-religioso:

“A fraternidade não é resultado apenas de situações onde se respeitam as liberdades individuais, nem mesmo da prática duma certa equidade. Embora sejam condições que a tornam possível, não bastam para que surja como resultado necessário a fraternidade. Esta tem algo de positivo a oferecer à liberdade e à igualdade. Que sucede quando não há a fraternidade conscientemente cultivada, quando não há uma vontade política de fraternidade, traduzida

numa educação para a fraternidade, o diálogo, a descoberta da reciprocidade e enriquecimento mútuo como valores? Sucede que a liberdade se atenua, predominando assim uma condição de solidão, de pura autonomia para pertencer a alguém ou a alguma coisa, ou apenas para possuir e desfrutar. Isso não esgota de maneira alguma a riqueza da liberdade, que se orienta sobretudo para o amor.”

III. CONCLUSÃO

Em síntese, a construção do Ocidente, especialmente o seu quadro axiológico fundamental, foi-se delineando, ao longo dos séculos, pelas experiências que se foram vivendo, as mais relevantes ligadas ao mar. Dizer liberdade é dizer mar, assim como igualdade e fraternidade e dignidade. Tudo o mar oferece.

Uma das mais belas frases de Leibniz reza assim: «Pensava que tinha chegado ao porto, mas fui impelido para o mar aberto». Deleuze comenta: «O que existe de mais belo? Está aí enunciado o caminho filosófico, o caminho do pensamento: pensava-se já ter-se chegado e, depois, reencontramo-nos lançados em mar aberto». Que o mar nos impele para reconquistar os mundos, sempre novos e sempre fascinantes, do pensamento e da reflexão.

SESSÃO CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 28 de abril

Senhor Professor Paulo Jorge Ferreira, Magnífico Reitor da Universidade de Aveiro.

Já lá vão praticamente 5 anos desde que, com o seu antecessor foi assinado um protocolo de cooperação entre a Academia de Marinha e a Universidade de Aveiro. E, entre vários aspetos em que nos propúnhamos colaborar, encontrava-se a realização de sessões conjuntas anuais, alternadamente em Aveiro e Lisboa, tendo sido informalmente acordado que as mesmas se realizariam no mês de abril de cada ano.

E assim foi nos anos de 2018 e 2019 tendo sido escolhidos temas centrais ligados naturalmente ao Mar que nos une. Primeiro centrámo-nos no “Ambiente Marinho” e no ano seguinte na “Observação Oceânica e Modelação”. A pandemia obrigou-nos a uma interrupção de dois anos já que neles o mês de Abril nunca foi dos mais recomendáveis para encontros de grandes grupos. E cá estamos de novo em Aveiro, quatro anos depois para esta troca de saberes, desfrutando simultaneamente deste ambiente universitário aberto, jovem e transdisciplinar.

Este ano é a “Dinâmica Costeira do Litoral português” que, em conjunto, trazemos a debate. Porque? Porque é um tema cada vez mais atual face à comprovada evolução climática, ao aumento do ritmo do crescimento do nível médio do mar e pela influência que esta dinâmica tem numa multitude de setores ligados à economia, ao turismo, às obras marítimas, à produção de energia e à salvaguarda das populações ribeirinhas.

Como tem sido tradição, a Academia de Marinha faz-se representar por investigadores do Instituto Hidrográfico, Laboratório do Estado bem conhecido desta Universidade, que vos apresento, para já, de forma abreviada pois, para o dia de hoje, mais importante que a pessoa é o seu saber e o conhecimento que nos vai trazer.

O Senhor Doutor José Paulo Pinto é doutorado em Física pela Universidade de Lisboa (UL) e trabalha desde 2002 na Divisão de Oceanografia Física do IH, a Senhora Doutora Aurora Rodrigues é doutorada em Geologia pela UL, tendo-se especializado em estratigrafia sísmica da plataforma portuguesa, desempenhando desde 2002 as funções de Chefe da Divisão de Geologia Marinha do IH. Por fim, a Senhora Doutora Mónica Ribeiro é também doutorada em Geologia, na especialidade de Geodinâmica Externa, também pela UL, trabalhando na mesma Divisão de Geologia Marinha do IH. Aos três agradeço esta representação da A.M.

E não vos vou roubar muito mais tempo. Mas considero importante lembrar que, num país como Portugal, que detém uma Zona Económica Exclusiva e uma Plataforma

Continental tão extensas e significativas, a sensibilização para a “educação para o Mar” daqueles que dele usufruem, tanto em lazer como em trabalho, assume um papel cada vez mais determinante, tanto no momento presente como num não tão distante futuro.

Atualmente, as fragilidades e as dependências energéticas emergem a um ritmo sem precedentes. A procura por energias alternativas, renováveis e sustentáveis, tanto do ponto de vista ambiental como do ponto de vista do consumidor é uma realidade premente e cada vez mais urgente. É em momentos tensos e, por vezes, até mesmo distópicos como aqueles que vivemos, que o estabelecimento de ligações e parcerias se torna fundamental nessa mesma procura, de modo a fomentar e potenciar os pontos fortes de cada sociedade ou nação que, no caso concreto de Portugal, se refletem não só, mas também, no Mar.

No âmbito destas parcerias, a Universidade de Aveiro tem vindo a afirmar-se expressivamente como uma instituição excelsa e moderna, orientada para a solução de questões concretas da sociedade. Destaca-se pelo reconhecimento, a nível nacional e internacional, na articulação com a sociedade civil e especialmente com a sociedade empresarial, na promoção, inovação e sustentação de projetos comuns, para uma melhor utilização e desenvolvimento do conhecimento do Mar.

O estudo das dinâmicas de evolução costeira, o tema de hoje, é também um tema fundamental para definir pontos de viragem estratégicos em direção à tomada de consciência do presente, para que o impacto das ações nocivas do passado possa ainda ser, tentativamente, mitigado. Por isso estamos aqui.

Para terminar não posso deixar de expressar um agradecimento muito especial ao Senhor Professor Menezes Pinheiro, grande obreiro deste protocolo e que tão bem faz a ponte entre as nossas duas instituições, nem deixar de referir a pessoa do Senhor Professor Amadeu Soares, diretor do CESAM, no seio do qual esta cooperação se desenvolve.

E é tudo, Muito obrigado.

Aveiro, 28 de abril de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

SESSÃO CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO DOS IMPACTOS DA EROSÃO COSTEIRA

Comunicação apresentada pelo Professor Doutor
Carlos Coelho¹, em 28 de abril

A apresentação baseou-se no projeto de investigação INCCA: Adaptação Integrada às Alterações Climáticas para Comunidades Resilientes (<https://incca.web.ua.pt/>). A Adaptação às Alterações Climáticas (AAC) tende a considerar apenas as soluções técnicas, pelo que os planos de ação a longo prazo para a implementação da AAC, com avaliação detalhada dos impactos sociais, ambientais e económicos, custos e benefícios, ainda são escassos. Considera-se que é necessário promover uma abordagem de adaptação que integre perspetivas de curto, médio e longo-prazo, considerando as dimensões social, ambiental, económica e de engenharia, e que os órgãos de decisão devem conceber planos de ação para implementação de estratégias de AAC sustentáveis e duradouras. Por isso, o projeto propôs realizar uma análise custo-benefício de estratégias de intervenção para o litoral português em horizontes temporais de curto (2030), médio (2050) e longo-prazo (2100), avaliar impactos sociais e ambientais a nível local das opções de Adaptação às Alterações Climáticas e envolver as populações locais e *stakeholders* através da realização de workshops, de forma a desenvolver um modelo participativo e económico. O objetivo principal do projeto pretendeu reduzir a vulnerabilidade dos territórios costeiros e aumentar a resiliência das comunidades locais.

A apresentação foi estruturada em 5 partes, sendo a primeira a principal, correspondendo à descrição do manual de medidas de mitigação e adaptação desenvolvido no âmbito do projeto INCCA. Nas 3 partes seguintes da apresentação foi exposto o caso de estudo do projeto, o município de Ovar, foi explicado o modelo participativo adotado e discutida a capacidade de previsão de comportamentos futuros, necessária nas análises de custo e benefício. Finalmente, na última parte da apresentação foram tecidas considerações finais sobre o trabalho desenvolvido.

O manual de medidas de mitigação da erosão costeira e adaptação às alterações climáticas identificou 53 medidas, compiladas numa base de dados #1, que divide as ações ao nível das causas (mitigação) e ao nível das consequências (adaptação). A base de dados #2, composta por 160 fichas, caracteriza os potenciais impactos que as medidas de mitigação e

¹ RISCO & Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Aveiro

adaptação possam ter, nas vertentes ambientais, sociais e económicas, sejam impactos positivos, ou negativos. Finalmente, numa base de dados #3, o manual compila os custos diretos de implementação, manutenção ou operação das medidas identificadas na base de dados #1. Note-se que as três bases de dados que constituem o manual, fazem parte de um processo dinâmico, que conta com o envolvimento das comunidades locais e *stakeholders*, podendo ser atualizadas sempre que se justificar².

Ovar corresponde a uma das zonas com maior vulnerabilidade e risco costeiro. Foi escolhido como zona de estudo do projeto, porque apresenta características relevantes para discussão, nomeadamente, as diversas intervenções e obras de defesa costeira (esporões e obras longitudinais aderentes de diversos tipos, reforço dunar, alimentações artificiais, etc.). Ao mesmo tempo, o concelho de Ovar acolhe atividades económicas diversas (pesca, hotelaria, campismo, escolas de surf, festivais de verão, etc.) e tem valores ambientais (proximidade à Ria de Aveiro, floresta, aterro sanitário selado, etc.) e sociais (relocalização do bairro dos pescadores, etc.) que potenciam pontos de vista diversos, em função da perspetiva e interesses dos *stakeholders*.

O modelo participativo adotado no projeto consistiu na realização de 3 workshops, envolvendo entidades municipais, poder local, administração pública central, academia e associações não governamentais. O 1º workshop, denominado *Estratégias, custos e benefícios*, foi realizado em formato online, em 3 momentos, ainda durante a pandemia Covid. O 2º Workshop, *Cenários para o território* e o 3º Workshop, *Caminhos de adaptação e pontos de viragem* foram realizados presencialmente. O contributo dos *stakeholders* recolhido ao longo dos workshops consistiu na seleção e priorização das medidas de mitigação e adaptação, análise multicritério e análise custo-benefício, análise de cenários e visões de futuro, e finalmente na definição de caminhos de adaptação e pontos de viragem, para projeção de comportamentos futuros.

Finalmente, foi apresentada a ferramenta numérica COAST (*Coastal Optimization Assessment Tool*), aplicada no âmbito do projeto INCCA. No primeiro módulo desta ferramenta desenvolvida na Universidade de Aveiro, projeta-se a evolução da linha de costa para cenários futuros, avaliando ao longo do tempo as áreas ganhas e perdidas, no segundo módulo procede-se à estimativa dos custos de intervenção e manutenção, procedendo-se à comparação com o cenário de “não intervenção”. O terceiro e último módulo da ferramenta COAST permite a quantificação dos custos e benefícios de cada cenário, em diferentes horizontes temporais.

Em conclusão, a escolha da melhor solução de intervenção é uma decisão complexa, realçando-se a importância de identificação do objetivo da intervenção (físico, económico ou ambos). Da mesma forma, é necessário definir-se o horizonte temporal de análise, e a avaliação das medidas de mitigação à erosão costeira e adaptação às alterações climáticas tem que

² O manual de medidas está disponível em <https://incca.web.ua.pt/index.php/mma/>.

conjugar fatores físicos, económicos, sociais, culturais, ambientais. Em resumo, foi destacado que o défice sedimentar aumenta a exposição das frentes costeiras ao risco de inundação, as alterações climáticas antecipam o problema ao longo do tempo e os custos com proteção costeira aumentam no tempo. Por todos os motivos expostos, a prevenção e o planeamento elaborado com horizontes de projeto de algumas dezenas de anos, deverão constituir preocupações técnicas, sociais e políticas.

Agradecimento:

Projeto INCCA - POCI-01-0145-FEDER-030842, suportado pelos orçamentos do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização, na sua componente FEDER, e da Fundação para a Ciência e a Tecnologia, na sua componente de Orçamento de Estado.

MELVILLE E TURNER REPRESENTAÇÕES MARÍTIMAS E NOSTALGIA NOS ALVORES DA MODERNIDADE

Comunicação apresentada pelo Académico
Mário Avelar¹, em 3 de maio

“O que vê?” A resposta do mais recente James Bond – *a bloody big ship - um raio de um navio muito grande*, num claro contraste com a sofisticada meditação de Q – *Faz-me sempre sentir algo melancólico; um grande navio de guerra prestes a ser transformado em sucata. A inevitabilidade do tempo, não acha?* -, coloca-nos perante uma questão algo sensível, a de sabermos o que vemos quando olhamos para algo? Uma questão que pode ser transposta para a leitura: o que lemos de facto quando uma sequência de palavras flui perante o nosso olhar? Ou o que se diz? Lembremo-nos de Romeu quando, embora noutro contexto, declarava a respeito de Julieta: “She speaks, and yet says nothing.”

Os minutos que se seguem não são mais do que um ensaio de resposta a esta questão a partir de um poema de Herman Melville sobre o quadro que Bond e Q observam. Observam talvez não seja a palavra mais rigorosa para identificar o modo como ambos se relacionam com aquela obra de Turner. A língua inglesa costuma associar a postura do olhar para um objecto, seja este um quadro ou um filme, ao estatuto de *viewer*; Bond seria, afinal, um *viewer*. No entanto, o crítico de arte norte-americano Michael Fried recorre a uma outra palavra, à qual corresponde uma outra postura, um outro conceito: *beholder*; alguém que contempla, e, consequentemente, medita, especula, portanto, ainda que em silêncio. Q será, deste modo, um *beholder*. E é este o estatuto que me interessa para meditar sobre aquela que é, afinal, também ela, uma meditação poética, a de Herman Melville.

Para dar início a essa minha meditação começo por lembrar o reputado historiador de arte alemão Erwin Panofsky, a quem se deve uma pertinente sistematização da experiência do encontro com uma obra de arte, ancorada em três instantes. Defende Panofsky em *Estudos de Iconologia — temas humanísticos na arte do Renascimento* que esses três instantes, ou níveis, correspondem à análise do conteúdo temático natural ou primário; à do conteúdo secundário ou convencional; e à do significado intrínseco ou conteúdo (Panofsky, 1995: 21-23). Na realidade, a «análise iconográfica, que trata das imagens, histórias e alegorias, em vez de motivos, implica [...] muito mais do que a simples familiaridade com objetos e ações que fomos adquirindo através da experiência prática. Pressupõe uma familiaridade com temas ou

¹ Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Investigador do Centro de Estudos Anglisticos da Universidade de Lisboa. Membro Efetivo da Academia de Marinha

conceitos específicos» (idem: 24). Ou seja, pressupõe, entre outras coisas, uma consciência — arriscaria a dizer — antropológica do tempo. Só através desta consciência se pode atingir o terceiro nível de leitura enunciado por Panofsky. Escreve ele:

Quando nos limitamos a afirmar que o famoso fresco de Leonardo da Vinci mostra um grupo de treze homens à volta duma mesa e que esse grupo de homens representa a *Última Ceia*, estamos a tratar da obra de arte enquanto tal e interpretamos os seus traços compositivos e iconográficos como sendo as suas propriedades ou características específicas. Mas quando procuramos compreendê-la como um documento sobre a personalidade de Leonardo, ou sobre a civilização do Alto Renascimento italiano, ou duma atitude religiosa em particular, estamos a tratar a obra de arte enquanto sintoma de outra coisa, que se exprime numa variedade incontável de outros sintomas, e interpretamos as suas características de composição e iconográficas como uma evidência específica dessa «outra coisa». A descoberta e interpretação desses valores «simbólicos» [...] é o objecto daquilo a que chamámos iconografia num sentido mais profundo: um método de interpretação que surge mais como síntese do que como análise. [Idem: 22-23]

Com esta sugestão metodológica em mente, proponho um exercício no qual começo por me colocar no lugar de James Bond para, deste modo, ensaiar uma resposta um pouco mais sofisticada do que a da versão proletária do herói de Ian Fleming, e que compreende, num instante limite, o modo como Herman Melville dialogou com o quadro de Turner, que vimos ser observado pelo icónico 007, num poema do seu livro dedicado à guerra civil americana *Fragmentos de Batalha e aspectos da guerra*, publicado em 1866. Interrogamo-nos, assim, de que forma ambas as representações permitem observar o papel desempenhado tanto pelas artes como pela literatura na construção e preservação de uma memória colectiva.

Apoiados em Panofsky começemos pelo primeiro nível de análise, identificando o objecto; refiro-me a esse quadro de 1838, da autoria do pintor inglês J. M. W. Turner, intitulado *O navio de guerra “Temeraire” é rebocado para o ancoradouro para ser desparelhado*.

Começemos como é devido, pelo princípio; isto é, os antecedentes pictóricos. Logo numa fase inicial do seu percurso artístico Turner demonstrou um interesse especial pelo género paisagístico e, mais especificamente, pelas cenas envolvendo paisagens marítimas, como evidenciado nas que concebeu após ter sido eleito Associado da Academia Real em 1799. Simon Wilson lembra a “consolidação da sua posição [na Academia] com uma deslumbrante e imponente série de grandes pinturas a óleo mostradas na Academia durante a década seguinte, consistindo em turbulentas peças marítimas”. (Wilson, 1979: 70) Wilson acrescenta ainda que essas “grandes obras marítimas vão desde representações dramáticas de céus e mares tempestuosos e barcos sacudidos pelo vento e pelas ondas como ‘Cais de Calais’ de 1803 na Galeria Nacional, resultado da primeira visita de Turner a França em 1802, até pinturas de tempestades e naufrágios como ‘O Naufrágio’ de 1805”. (Wilson, 1979: 71-72) Por fim, um aspecto relevante é revelado: “Aqui, pela primeira vez, na massa espumante de água em torno do barco salva-vidas Turner está a usar uma estrutura em redemoinho, distintamente parecida com um vórtice para assim expressar a sua visão da tempestade e do seu poder destrutivo”. (Wilson, 1979: 72).

Na sua *A History of British Art*, Andrew Graham-Dixon segue esta linha de pensamento e aponta um eco estético posterior específico: “Nas primeiras paisagens marítimas de Turner, o mar pode parecer um pouco estranhamente turbulento demais, como se se preparasse para se lançar no turbilhão de luz, névoa e água que encontramos numa obra-prima tardia como *Nevão – barco a vapor à saída da foz*”. (Graham-Dixon, 1999: 150).

O fascínio de Turner pelas paisagens marítimas impeliu-o a empreender viagens a locais onde podia observar e estudar navios específicos, como a que o levou em 1807 a Portsmouth, onde os britânicos mantinham os navios dinamarqueses capturados na segunda batalha de Copenhaga, que tinha tido lugar nesse mesmo ano entre 16 de agosto e 5 de setembro, durante as Guerras Napoleónicas (Reynolds, 1972: 67). Esta capacidade de se envolver com e representar a atmosfera dos locais que estudou, foi salientada em *Modern Painters* por John Ruskin, o proeminente crítico de arte que era um radical defensor do génio de Turner, na expressão sintética e, no entanto, arguta, “ele recebe uma verdadeira impressão do próprio local”. (Ruskin, 2004: 86).

O enfoque pictórico de Turner seria igualmente devedor dos Velhos Mestres, nomeadamente dos artistas marítimos holandeses, que ele tinha estudado e que reverenciava (Wilton, 2001: 119). Podemos, deste modo, inseri-lo e compreendê-lo no âmbito de uma tradição de pintura de paisagens marítimas que ele iria elevar a uma outra dimensão estética. Este é, todavia, um tema que profundamente estudado, nomeadamente pelos críticos acima citados, e que não se enquadra na minha linha de pensamento. A fim de me focar na minha abordagem, devo, no entanto, lembrar que o seu interesse pela História da Marinha coeva foi a principal razão pela qual fez esboços do emblemático HMS Victory, celebrado devido ao seu papel durante a Batalha de Trafalgar, em 1805, onde foi navio almirante de Lord Nelson, e também devido ao facto de ter transportado o corpo deste herói de regresso a Inglaterra.

Este constituiria o passo inicial de Turner no processo de pintura da obra-prima que levaria a designação homónima do acontecimento histórico, o óleo sobre tela intitulado *A Batalha de Trafalgar*. Um último pormenor antes de avançarmos, o ponto de vista que está no centro de outra representação emblemática desta batalha, a de *A Batalha de Trafalgar, tal como vista da mezena, mortalhas estibordo da Vitória*. Aqui a batalha é realçada a partir do navio Vitória, mais especificamente da sua mezena, como o segundo segmento do título da pintura deixa claro: , *tal como vista da mezena, mortalhas estibordo da Vitória* (Reynolds, 1972: 68). Este detalhe é bastante relevante uma vez que implica a subjectividade do ponto de vista; esta não pretende, portanto, ser uma representação factual do evento, mas sim uma percepção pessoal e subjectiva.

Vários anos mais tarde, já um artista de renome, Turner regressaria a este tópico e aos signos que anteriormente retratara. Ainda empenhado em desenvolver o seu trabalho sobre a dinâmica da cor, estudou *Zur Farbenlehre – A Teoria das Cores* - de Goethe, tendo-o admitido, tanto visualmente, como através do título entre parêntesis na sua pintura a óleo, *Luz e Cor de 1843 (Teoria de Goethe) - a Manhã após o Dilúvio* (Reynolds, 1972: 193). Embora não de uma forma tão óbvia, podemos reconhecer o eco de Goethe na escuridão das nuvens que enfatiza a atmosfera disfórica do quadro que ele concebera no ano anterior, *Paz - Funeral no Mar*. Com Goethe em mente,

Turner continuou a tentar alcançar a “verdade mais elevada e profunda da visão mental” que John Ruskin tinha identificado como estando no cerne da sua realização estética (Ruskin, 2004: 88).

No entanto, a luz já tinha desempenhado outro papel relevante na sua pintura de 1838 que está no centro da minha análise, *O navio de guerra “Temeraire” é rebocado para o ancoradouro para ser desapearelhado*. Como o segundo segmento deste título de alguma forma longo esclarece, o quadro retrata o limiar de um final.

Na sua abordagem teórica de 1887 que visava clarificar os campos das artes visuais e da literatura, *Laocoonte, Um ensaio sobre os limites da pintura e da poesia*, o escritor alemão Gotthold Ephraim Lessing declarou que as artes visuais eram obrigadas a escolher um segmento de tempo do tema que desejavam representar, enquanto a literatura deveria desdobrar-se no tempo, narrando assim uma sucessão de acontecimentos. A primeira assumia assim um estatuto sincrónico, e a segunda, um diacrónico. Embora esta distinção possa ter sido ultrapassada pelas inovações artísticas e literárias modernistas, ela continuou a ser operativa para a nossa abordagem, uma vez que ainda é anterior às mudanças radicais que dominariam a viragem do século XIX para o século XX.

O segmento de tempo que Turner escolheu para a sua representação, permitiu-lhe enfatizar o perfil espectral, fantasmagórico daquela que outrora havia sido uma entidade heróica. A brancura do Temerário, a brancura sobre a qual Herman Melville meditou extensivamente no capítulo de *Moby-Dick* “A brancura da baleia”, evoca a palidez de um cadáver, trazendo assim à mente o fim de um ciclo de vida. Graham Reynolds lembra o efeito emocional que Turner consegue nesta obra, devido ao simbolismo da luz do pôr-do-sol (outro sinal do limiar do fim) que banha o Temerário na sua última viagem, e ao contraste entre a sua cadavérica brancura e a negritude do rebocador, e a mistura do vermelho e do negro da boia que a acompanha rumo ao lugar de descanso final, o lugar onde será desmantelada (Reynolds, 1972: 177).

A cor que desvanece nas águas, dissolvendo o navio no seu espelho, cria de facto um estado de espírito melancólico: neste estado de espírito está a memória de feitos épicos, de um tempo que já pertence ao passado. Roland Recht confirma este diálogo com o tempo no seu ensaio “La beauté de la mort’, Ruskin, Viollet-le-Duc et le sentiment de la perte”, quando afirma o que singulariza a pessoa que “pratica a melancolia” é a relação privilegiada que mantém com o passado (Recht, 2006: 342). Como tentarei demonstrar dentro de alguns momentos, é neste contexto que Herman Melville concebe a sua abordagem à pintura em “O Temerário”, um poema que eleva a melancolia de Turner a uma tonalidade mais elegíaca.

Em 1866, quando o escritor americano escreveu e publicou este poema e o livro a que ele pertence, *Fragmentos de Batalha e aspectos da guerra*, os seus dias de sucesso e reconhecimento como autor de narrativas de viagem que tinham sido alcançados por *Typee* vinte anos antes, e reiterados no ano seguinte com *Omoo*, já eram algo de distante no tempo. Entretanto, permaneceu o fracasso comercial e, com poucas excepções como a de Nathaniel Hawthorne a quem o romance foi dedicado, o fracasso crítico, de *Moby-Dick*, um romance que a posteridade

colocaria, porém, no centro do cânone literário americano. Decepcionado com essas reacções negativas, e após algumas experiências de ficção, Melville acabou por se dedicar à poesia.

Fragmentos de Batalha e aspectos da guerra, que juntamente com *O rufar dos tambores*, de Walt Whitman, constituiria um momento poético maior sobre a Guerra Civil americana, seria o seu primeiro livro de poemas a vir a lume. Três outros livros seguiriam nesta linha até à sua morte em 1891, sendo a novela *Bully Budd, Sailor*, um livro póstumo.

“O Temerário” estabelece um diálogo óbvio com Turner. Contudo, este não foi o primeiro encontro de Melville com o pintor inglês, cujas gravuras guardava em sua casa, nomeadamente *Cais de Calais*, *O Grande Canal*, *Veneza*, *O navio de guerra “Temerário”*, *Paz – Funeral no Mar*, *Nevão*, e *Chuva, Vapor e Velocidade*. Quando viajou pela primeira vez pela Europa em 1857, Melville visitou “as galerias Vernon & Turner” onde pôde observar três obras que, até então, só conhecera através de gravuras: *Paz – Funeral no Mar*, *O navio de guerra “Temeraire”*, e *Naufrágio* (Robillard, 1997: 25-26). Com efeito, as atmosferas visuais de Turner também teriam eco na forma como concebeu a atmosfera emocional e estética de vários fragmentos descritivos de *Moby-Dick* (Robillard, 1997: 79).

Podemos, deste modo, concluir que Turner participa do museu imaginário de Herman Melville. Devo esta expressão, melhor será dizer, este conceito, a esse grande escritor novecentista que foi André Malraux em cuja obra homónima, *O Museu Imaginário*, encontramos formulada a função singular da arte na cultura ocidental, e o eco, ainda que subconsciente, que ela pode ter na configuração da nossa identidade: «O papel do museu na nossa relação com as obras de arte é tão considerável que temos dificuldade em pensar que ele não existe, nunca existiu, onde a civilização da Europa moderna é ou foi ignorada; e que existe entre nós há menos de dois séculos» (Malraux, 1963 : 11)

Consequentemente, é a própria noção de arte que se altera e, com isso, o nosso olhar sobre o objecto:

[...] esquecemos que [os Museus] impuseram ao espectador uma relação totalmente nova com a obra de arte. Contribuíram para libertar da sua função as obras de arte que reuniam, para transformar em quadros até mesmo os retratos. Se o busto de César, a estátua equestre de Carlos Quinto, ainda são César e Carlos Quinto, o duque de Olivares é simplesmente Velásquez. Que nos importa a identidade do Homem do Capacete, ou do Homem da Luva? Chamam-se Rembrandt e Ticiano. O retrato começa por deixar de ser o retrato de alguém. Até ao século XIX, todas as obras de arte eram a imagem de algo que existia ou não existia, antes de serem obras de arte. Só aos olhos do pintor a pintura era pintura; e, muitas vezes, era também poesia. E o museu suprime de quase todos os retratos (mesmo sendo eles de um sonho), quase todos os modelos, ao mesmo tempo que extirpa a função às obras de arte: não reconhece Paládio, nem santo, nem Cristo, nem objecto de veneração, de semelhança, de imaginação, de decoração, de posse; mas apenas imagens de coisas, diferentes das próprias coisas, e retirando desta diferença específica a sua razão de ser. O museu é um confronto de metamorfoses. [Malraux, 1963: 11-12]

Ora, o poema intitulado “O Temerário”, de Herman Melville, deriva do seu continuado envolvimento emocional, intelectual e estético com a obra de Turner.

Num âmbito mais técnico, importa referir que a identidade do poema – género ou subgénero – escapa a uma categorização, uma vez que se situa num espaço entre – esse espaço que Platão em *O Banquete* designa *metaxu* - subgéneros poéticos: a écfrase – a descrição poética de um objecto visual, uma tradição que remonta ao episódio da *Iliada* de Homero do escudo de Aquiles (Livro XVIII, versos 478-608 [Heffernan, 1993: 10-21; Avelar, 2018: 40-51]) – e o monólogo dramático. É de salientar que Melville praticou ambos os subgéneros tanto em *Fragmentos de Batalha* como nos seus livros posteriores - *John Marr e Outros Marinheiros* foi inicialmente concebido como uma série de monólogos dramáticos, e o seu último livro de poemas, *Timoleon*, surge ancorado num intenso diálogo entre a poesia e as artes visuais.

Quando reflectimos sobre “O Temerário”, apercebemo-nos de uma subtilidade: enquanto o título do poema assinala a sua dimensão ecfrástica - a descrição de um quadro, já a declaração parentética (supostamente sugerida a um inglês da velha ordem pela luta do Monitor e Merrimac) (Robillard, 2000: 78) evidencia a sua ancoragem no monólogo dramático. A enunciação do poema situa-se assim num ponto intermédio entre dois pólos, espera-se uma reificação objectiva do objecto, e uma percepção pessoal e subjectiva.

Semelhante ancoragem num espaço entre obriga-nos a entender o poema como uma meditação, uma “especulação emocional em verso”, na brilhante definição de Jorge de Sena, que denega o entendimento do discurso poético como algo que se reduz ao *pathos*, a uma mera expressão de emoções, sem dimensão alguma especulativa.

Embora “O Temerário” subscreva o diálogo permanente de *Fragmentos de Batalha e aspectos da guerra* com a História, com o passado, e com uma memória épica, ele propõe uma abordagem impressionista do objecto, como evidenciado pelo tom nostálgico dos seus versos iniciais:

Os cascos sombrios, em armadura sombria,
 Como se nuvens ou pântanos se tivessem encontrado,
 E provado que o carvalho, e o ferro, e o homem
 São ainda resistentes em fibra.
 Mas os Esplendores desvanecem. A luta no mar não revela
 Expressões de outrora;
 As decorações, os adornos,
 E a heráldica todos decaem. (Robillard, 2000: 78-79 – tradução minha)

No poema de Melville a atmosfera crepuscular que prevalece no quadro de Turner é apresentada tanto na expressão ominosa do primeiro verso - cascos sombrios, como em verbalizações de decadência que invadem a segunda estrofe – “As decorações, os adornos, /E a heráldica todos decaem.” O poema indicia assim um momento de transição na guerra onde os sinais do passado começam a desaparecer: a heráldica, uma reminiscência de uma era antiga; uma era épica onde navios de madeira navegavam pelos mares, como cantava Camões em *Os Lusíadas*, que Melville reverenciou e citou em *Moby-Dick* e alguns anos mais tarde

na sua poesia. Este é, portanto, um instante crepuscular. Por seu turno, as armas de alguma forma lembravam um passado estético idealizado:

O valoroso Temerário,
Com mil árvores construído,
A expelir os seus relâmpagos,
Cruzando os mares...
Ó Navio, quão bravo e belo,
Que tanto e tão bem lutaste... (Robillard, 2000: 79)

Douglas Robillard desvenda o significado que se encontra dentro destes diálogos implícitos. Na verdade, o próprio Melville, nas Notas que inseriu no final do livro, tinha salientado que “[a]lguns dos canhões dos velhos tempos, especialmente os de bronze, ao contrário da artilharia mais eficaz dos dias de hoje, foram moldados com formas que Cellini poderia ter concebido, e graciosamente decorados, geralmente com a heráldica do país.” (Robillard, 1997: 172) No seu extenso ensaio sobre Melville e as artes visuais, Douglas Robillard toma a perspectiva de Melville e desenvolve um comentário mais extenso: “Estas palavras significativas exibem o esforço artístico da arquitectura naval primitiva. ... a decoração ou embelezamento com belos detalhes; ... a rica ornamentação de elementos heráldicos ou de armaduras; e *heráldica*, um termo de ampla conotação, abrange tanto o vestuário como o brasão sobre as armas e a armadura.” (Robillard, 1997: 164)

Um passado galante, épico e estético de alguma forma chega ao fim com a última viagem do Temerário, enquanto uma nova era emerge. Como referi, Herman Melville escolheu ampliar o título do seu livro, “Fragmentos de Batalha”, com a expressão “E Aspectos da Guerra”. Pode-se concluir, então, que o *aspecto da guerra* que é assinalado neste poema ecoa a substituição dos navios de madeira, “Construídos de mil árvores”, pelos navios blindados por metal. Não é por acaso que o poema que segue “O Temerário” na sequência do livro, se intitula “Um olhar utilitário sobre o combate do Monitor”, com a sua ancoragem explícita numa visão filosófica que, na realidade, representava algo de radicalmente diferente daquela que era a perspectiva melvilleana: este é um poema sobre um dos primeiros navios de ferro que estiveram envolvidos na Guerra Civil Americana.

“Considero a posse de um navio blindado de ferro como uma questão de primeira necessidade”, declarou Stephen R. Mallory, que era o Secretário Confederado da Marinha (Ward, 1990: 98). Embora a Confederação não possuísse marinha no início da guerra, no final de 1861 o governo do Sul detinha já uma pequena frota de navios de ferro, sendo o Merrimack o seu barco mais poderoso.

Quando confrontou o USS Cumberland, uma fragata à vela de 50 armas, o seu piloto confessou o quão impressionado ficou: “Ao vê-lo arando pelas águas... parecia um enorme crocodilo meio submerso. O seu lado parecia de ferro sólido, excepto onde as armas apontavam a partir de estreitas portas.” (Ward, 1990: 100) Quando o Cumberland ripostou, os seus projecteis caíram inofensivamente sobre o outro navio, “como bolas de borracha da Índia”, exclamou um oficial (idem).

É neste contexto que o governo federal atribuiu a John Ericsson o cargo da construir um oponente eficaz a este novo perigo. O Monitor foi o seu resultado.

Quando, finalmente, o Monitor entrou em batalha e dois navios colidiram, um tenente da União registou o seguinte: “Os tiros, as balas, de mosquetes e de espingardas voavam em todas as direcções, mas não nos causaram danos. A nossa [torre] foi atingida várias vezes e, embora tivesse feito um barulho imenso, em nada nos afectou. O Stodder [imediate do comandante Louis Napoleon Stodder] & alguns homens estavam imprudentemente encostados à torre, quando um disparo lhes acertou e os incapacitou durante uma ou duas horas”. (Ward, 1990: 101)

Tinha chegado uma nova era! Quando os navios de madeira seriam substituídos pelos de ferro. E é neste contexto histórico que Melville desenvolve a sua meditação sobre o quadro.

Do passado só restava uma memória, como as estrofes finais deixam claro no seu tom melancólico, nostálgico, uma vez que a imagem espectral do navio, tal como representada por Turner, vai ao encontro daquele que será o seu derradeiro lugar de descanso:

Mas Trafalgar chegou ao fim,
O convés desfeito;
Os navios esculpidos e fortificados dispararam
As suas armas crepusculares
Ó, Titã *Temerário*,
As tuas luzes à popa desvanecem-se;
Teus baluartes sucumbem perante o tempo,
E coração de carvalho decai.
Um minúsculo barco a vapor reboca-o,
Gigantesco, para a costa -
Desmantelado de suas armas e mastros,
E de esmagadoras asas de guerra.
Os rebites prendem os grampos de ferro,
Os homens aprendem uma sabedoria mais letal;
Mas a Fama fixou tuas bandeiras de batalha -
O teu fantasma navega ante elas:
Ó, os barcos velhos de carvalho,
Ó, o *Temerário* nunca mais! (Robillard, 2000: 80)

Os recorrentes sinais disfóricos de decadência, vazio e fragmentação, levam-nos a concluir que a melancólica representação de Turner da viagem final do *Temerário* adquire neste poema de Melville que, como referi, oscila entre a éfrase e o monólogo dramático um tom elegíaco que participa da leitura nostálgica que ele fazia do seu tempo; uma leitura que seria por ele reavivada em “A Idade dos Antoninos”, um poema do há pouco mencionado *Timoleon*. Assim, cantou ele nos versos finais: “Ah, pudéssemos nós ler na América sinais/ Da era restaurada dos Antoninos”. (Robillard, 2000: 325). E nós podemos concluir que Q, a personagem de *Skyfall*, na sua apreciação sofisticada do quadro de Turner revelava, afinal, e quiçá sem o saber, uma afinidade com a nostalgia do poeta americano.

Bibliografia

- Avelar, Mário (2018). *Poesia e Artes Visuais - Confessionalismo e écfrase* (Lisboa: Imprensa Nacional).
- Graham-Dixon, Andrew (1999). *A History of British Art*. London: BBC.
- Heffernan, James A. W. (1993). *Museum of Words – The Poetics of Ekphrasis from Homer to Ashbery*. Chicago and London: Chicago University Press.
- Recht, Roland (2006). “La beauté de la mort’, Ruskin, Viollet-le-Duc et le sentiment de la perte”, in *Mélancolie, génie et folie en Occident*, Jean Clair editor, pp. 342-349, Paris: Gallimard.
- Reynolds, Graham (1972). *Turner*. Lisboa: Verbo.
- Robillard, Douglas (1997). *Melville and the Visual Arts – Ionian Form and Venetian Tint*. Kent: The Kent State University Press.
- Robillard, Douglas ed. (2000). *The Poems of Herman Melville*. Kent: The Kent State University Press.
- Ruskin, John (2004). *Selected Writings*. Oxford: Oxford World’s Classics.
- Ward, Geoffrey C. (1990). *The Civil War – An Illustrated History*. New York: Knopf.
- Wilson, Simon (1979). *Holbein to Hockney – A History of British Art*. London: The Tate Gallery & The Bodley Head.
- Wilton, Andrew (2001). *Five Centuries of British Painting – From Holbein to Hogarth*. London: Thames & Hudson.

LANÇAMENTO DO LIVRO “VEREDAS DA MODERNIDADE”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 5 de maio

Senhores Académicos, Senhores Convidados, sejam todos bem-vindos à Academia de Marinha neste dia que queremos seja de festa. Um cumprimento muito especial para o Senhor Professor Victor Serrão e, naturalmente, para a autora do livro que nos traz aqui hoje.

Tratemos primeiro da pessoa que está por trás do Livro. Em meados de outubro de 2018, a Academia perdeu o seu Vice-Presidente da classe de História Marítima, o Senhor Embaixador João de Deus Ramos. Como estava a chegar o fim do triénio, nada alterei. Com a aproximação das eleições para novo mandato, convidei o Professor Vítor Rodrigues para ocupar o lugar que tinha ficado vago, colocando-se então a questão de quem convidar para exercer o cargo de Secretário da Classe de História Marítima. E, rapidamente, convergimos na ideia de se convidar a Senhora Professora Ana Paula Avelar.

Ele, por conhecer bem o seu trabalho como historiadora, as obras por si realizadas e, também, por estar certo de que era uma pessoa com quem seria extremamente fácil trabalhar em equipa. Eu, por, ao longo dos anos (desde 2003, que a Professora é membro da Academia de Marinha, já lá vão quase vinte anos), mas principalmente durante o triénio anterior, ter podido observar uma notável assiduidade, uma participação atenta e sempre muito interveniente, uma contribuição enriquecedora na parte final das sessões, uma contagiante alegria social, sendo claro que se sentia em sua casa – que a Academia de Marinha era também a sua Academia.

Decorridos mais de três anos, estou certo que o Professor Vítor Rodrigues e eu concordamos em que não nos enganámos na escolha. A Professora Ana Paula Avelar tem sido de uma reconhecida mais valia para o nosso Conselho Académico, não só na área da História Marítima, mas também em termos globais. Sempre interveniente, sempre construtiva, de uma notável espessura de conhecimento e culto do trabalho e do estudo, tem revelado uma permanente preocupação para que a Academia continue a subir no reconhecimento nacional e na projecção internacional, através da excelência académica, da competência e do rigor que lhe correm nas veias.

O seu sentido de organização obriga-a a ter vários cadernos de apontamentos, um apenas dedicado à Academia, de que todos beneficiamos. Certamente mais rigoroso que as atas oficiais das reuniões do Conselho Académico, a ele recorremos quando já ninguém se lembra do que foi dito ou decidido, onde e quando. A ela se devem contributos significativos para a melhoria das normas redatoriais, para as edições e divulgação da filmagem das sessões, para que os nossos

trabalhos de maior significado possam chegar ao universo da língua inglesa, bem como para o salto notável que deram os nossos Simpósios internacionais de História. E, como calculam, muitas destas sugestões traduzem-se em trabalho adicional que vai recair sobre os seus ombros. De castigo, naturalmente, por ser tão interveniente. Mas ela não tem emenda.

Por tudo isto, o Senhor Professor Vítor Rodrigues e eu próprio, só temos uma palavra a dizer – obrigado, Ana Paula.

E agora, o mais difícil – o Livro. Digo difícil apenas porque não é fácil para alguém da área das ciências exatas, do mundo das matemáticas e das físicas, pronunciar-se sobre uma obra desta dimensão e densidade. Apenas a consideração e amizade que tenho pela autora me levam a arriscar a entrar no mundo das humanísticas. E, para não vir a ser acusado de dizer asneiras, apenas transmitirei os sentimentos que me ficaram de uma leitura necessariamente apressada.

Primeiro, esta obra não é para ser devorada, lida apressadamente. A sua densidade obriga a que seja mastigada, saboreada e com tempos de reflexão sobre o conteúdo de cada parágrafo. E é no Epílogo que encontramos bem expressa a finalidade da obra que o título não deixa por si só transparecer. E cito “Evidenciar os novos diálogos na escrita do Mundo, no Portugal de Quinhentos, percorrendo Veredas da nossa Modernidade, revelando-a através de um intenso diálogo entre objetos distintos, texto e iconografia.” E o desafio a que se propôs foi plenamente conseguido. *Veredas da Modernidade* não é, pois, um Livro de história embora muito se aprenda nele. Por vezes tem foros de análise literária de tal forma os textos são dissecados e analisados; outras vezes parece imperar a abordagem sociológica das escritas de então, tal a sua preocupação com a permanente dicotomia entre o eu e o outro que alimentam o seu pensamento. As alteridades são uma constante do seu texto.

O século XVI é dissecado porque os textos sobre a expansão são centrais nesta obra, mas a análise é alargada a toda a dinastia de Avis. Nela são centrais os seus queridos D. João II, D. Manuel I e D. João III, como têm presença constante os seus bem conhecidos Castanheda, João de Barros, Gaspar Correia e Diogo do Couto para não falar em Duarte Barbosa e Tomé Pires. Naturalmente a Carreira da Índia e a Ásia são contributos valiosos para a análise dos textos, onde também se aborda a importância da palavra, o papel dos livros e das tradições na divulgação da história dos Novos Mundos. Os cronistas da expansão são dissecados, fazendo-se o contraponto com a cronística régia. São abordados os vários tipos de renascimento e é feita a análise da escrita com base no experiencialismo e na importância de conhecer os factos por contraponto à escrita do fantástico não tendo ficado esquecidas as utopias que nos foram oferecidas. Trata-se de uma obra notável em que, do princípio ao fim, se tenta fazer e é feita uma descodificação dos paradoxos da construção historiográfica. Voltando ao Epílogo, houve dois aspetos que me marcaram. O primeiro, quando se diz “que a função dos estudos históricos é, por excelência, olhar para o passado, desvendar a sua inteligibilidade e conhecermo-nos melhor a nós próprios”. E este livro cumpre com todo o rigor esta definição. O segundo, que percorre todas as páginas finais do livro, é o apelo da autora para a revisão do imaginário imperial português de Quinhentos através da obra cinematográfica, “Fantasia Lusitana” de João Canijo.

Ao aceitar este convite dei comigo a pensar que esta obra da Professora Ana Paula Avelar é um completíssimo guião de um filme que nunca se fará, mas que só por si exercita e muito valoriza a memória de nós, portugueses, cidadãos do Mundo, já em Quinhentos.

Relevo a existência de uma extensa lista bibliográfica, exatamente vinte densas páginas, de Albuquerque a Zurara, naturalmente, de que vinte títulos são da autora. A honestidade intelectual de Ana Paula Avelar só permite concluir existir uma sólida preparação de base e que esta obra é o resultado de sucessivos estudos e trabalhos feitos e oportunamente publicados ao longo de muitos anos. O texto está pleno de citações que enquadram os vários pontos abordados e os ajudam a dissecar. É curioso que sendo o livro uma obra analítica por excelência, não deixa de constituir uma enorme síntese de anos de reflexão.

Mas houve uma citação de Aristóteles que fixei: “o historiador e o poeta diferem, não por escreverem em prosa ou em verso; diferem sim, em que o primeiro diz as coisas que sucederam e o outro as que poderiam suceder”. Não sou historiador nem poeta, mas o que lhes posso garantir é que este livro merece ser lido e estudado e, no final, todos os que o fizerem vão dizer – obrigado, Ana Paula.

Muito Obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 5 de Maio de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

A GUERRA NA UCRÂNIA: O MAR NA HISTÓRIA E NAS ESTRATÉGIAS

Comunicação apresentada por
João Vieira Borges¹, em 10 de maio de 2022

1. Introdução

De acordo com o *Inquérito realizado à população portuguesa sobre Defesa Nacional e Forças Armadas*², durante o ano de 2021, os portugueses acreditavam que entre os problemas que poderiam afetar com maior incidência a segurança nacional estavam a grave crise económica mundial, as pandemias, a manipulação de informação, as alterações climáticas, o cibercrime e toda uma lista de ameaças, que incluíam ainda as catástrofes naturais, o crime organizado, o terrorismo, as migrações e os acidentes nucleares. Entretanto, as guerras entre Estados e as guerras civis estavam claramente no fim da lista. Esta perceção era também a da maioria dos europeus, que não acreditavam numa guerra na Europa e muito menos numa guerra entre Estados da dimensão da Rússia e da Ucrânia, que afetasse o sistema político internacional no seu conjunto, mas também o sistema económico e até social.

Assim, e apesar da evolução da situação militar na região da Ucrânia, entre o final de 2021 e 24 de fevereiro de 2022, o Mundo em geral e a Europa em particular não acreditavam numa guerra, até porque o discurso da Rússia foi sempre no sentido de que os exercícios militares em torno da fronteira da Ucrânia se destinavam exclusivamente a preparar as suas tropas.

É importante começar por recordar: que a Ucrânia é um Estado de direito, independente e soberano desde 24 de agosto de 1991; que o seu presidente, Volodymyr Zelensky, tinha sido eleito em 21 de abril de 2019, pelo povo ucraniano com 73,22 % dos votos (à segunda-volta e contra Petro Poroshenko); que é o segundo maior país da Europa, conhecido pelo celeiro do Mundo, com uma população de cerca de 44 milhões que trabalha no sentido do seu país ser um dos dez maiores produtores mundiais de milho, de trigo, de batata, de semente de girassol (o maior do Mundo), de minério de ferro, de manganês, de titânio, de grafite e de urânio; que na sequência da ocupação da Crimeia por parte da Rússia, em 2014, se debate com uma guerra no Donbass, contra separatistas de duas repúblicas, apoiados por mercenários e pela Rússia e onde perderam a vida cerca de 14000 pessoas; que vinha alertando o Mundo, com especial ênfase, desde julho de 2021, para o ataque iminente da Rússia às suas fronteiras.

¹ Major-General (Doutor), Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar.

² Ministério da Defesa Nacional, julho de 2021.

Deste modo, no dia 21 de fevereiro de 2022, não foi surpresa para a Ucrânia que Putin reconhecesse as duas repúblicas separatistas do Donbass, com uma narrativa sustentada na história secular e imperial da Rússia e dirigida especialmente à NATO, aos EUA e ao Ocidente em geral. No seu discurso, assumiu que a principal ameaça para a Rússia passava pelo alargamento das fronteiras da NATO, e pela utilização da Ucrânia como ponte avançada para um ataque, que poderia incluir armas nucleares!

Três dias depois, a 24 de fevereiro, e apesar de todos os avisos da comunidade internacional, desmentidos perentoriamente pelo Kremlin, a Rússia desencadeou a invasão da Ucrânia, naquilo que designou por *Operação Militar Especial*. O Mundo assistiu à invasão da Ucrânia através de quatro eixos principais, com especial incidência no eixo dirigido a Kiev, mas também à resistência da Ucrânia, personificada no presidente Zelensky, que para surpresa de muitos e em especial da Rússia, deu o exemplo, ficando em Kiev a coordenar e a motivar a ação da resistência popular e das Forças Armadas, utilizando judiciosamente os Órgãos de Comunicação Social (OCS) para comunicar com o seu povo e o Mundo em geral.

O Conselho de Segurança da ONU reagiu de imediato, em reunião de emergência no dia 25 de fevereiro, mas o direito de veto da Rússia, enquanto membro permanente, impediu qualquer resolução no sentido do cessar-fogo e do fim das hostilidades (a par da abstenção da China e da Índia). Restou a votação na Assembleia Geral da ONU, que no dia 2 de março reuniu de emergência e marcou a posição da comunidade internacional relativamente à condenação da agressão da Ucrânia por parte da Rússia, efetuada contra todas as normas de direito internacional (141 votos a favor, 35 abstenções e 5 votos contra). O secretário-geral da ONU, António Guterres, referiu então: «Basta. Os soldados precisam voltar para os seus quartéis. Os líderes precisam de avançar para a paz. Os civis devem ser protegidos. O direito internacional humanitário e de direitos humanos deve ser respeitado.»

Infelizmente, para a paz, a guerra continuou com morte e destruição em direto para todo o Mundo, sem que houvesse esperança de um cessar-fogo e sobretudo de paz. As diligências no sentido da paz negociada tiveram na Turquia o principal ator, mas as exigências impostas pela Rússia invasora nunca foram aceites pela Ucrânia ocupada, que começou por não ceder em termos da sua integridade territorial e da sua soberania.

No final de março, quando a Rússia assumiu o final da primeira fase da operação e depois da retirada das forças russas do eixo de Kiev, a concentração de forças russas passou a ser feita na região do Donbass e no Sul da Ucrânia, sem descurar os bombardeamentos das diferentes cidades, pretensamente a alvos militares, mas sistematicamente com danos colaterais elevados sobre as populações civis. Por outro lado, as cidades, entretanto libertas pelas forças ucranianas, levaram à descoberta de inúmeros presumíveis crimes de guerra por parte das forças russas.

Além das componentes política e militar da guerra, acentuou-se a componente económica (inúmeras sanções, em especial por parte da União Europeia), e também a componente mediática (informação, desinformação e contrainformação), em que a Rússia fez sucessivas ameaças de utilização de armas de destruição massiva e em que a Ucrânia fez apelos

persistentes à comunidade internacional para doação de armas, no sentido de continuar a resistência aos ataques russos e de defender a liberdade dos ucranianos, mas também dos europeus ameaçados pela autocracia e pelo imperialismo russo.

Esta visão de um Mundo dividido entre as democracias e as autocracias passou a constituir a narrativa da NATO e da União Europeia, o que veio provar que o Ocidente não é um conceito meramente geográfico. O Ocidente é efetivamente uma visão do Mundo que tem como filosofia central o facto do indivíduo e os seus direitos serem o centro e o coletivo existir para o servir, em democracia e com liberdade cívica e política. Mas também ficou claro que «a força sem razão é destruição e que a razão sem força é impotência»³, na linha de que o investimento contínuo em segurança é que garante o bem-estar e o desenvolvimento, algo que a Europa foi menosprezando desde o final da Segunda Guerra Mundial e apesar de todos os avisos por parte dos EUA e dos países que fizeram parte da URSS, com especial destaque para a Polónia.

No âmbito da componente militar, o relevo tem sido atribuído às forças terrestres de ambas as partes, mas também aos fortes bombardeamentos desencadeados pela Força Aérea e unidades de mísseis da Rússia. A componente marítima, apesar de alguns bombardeamentos a partir da frota russa do Mar Negro, foi pouco evidenciada, tendo sido relevada somente aquando do ataque ucraniano (desmentido pela Rússia, que defende uma versão relacionada com acidente com munições) ao navio *Moskva*, o navio-almirante da frota russa do Mar Negro.

A intenção deste texto passa por identificar a importância dos mares Negro e de Azov na Guerra na Ucrânia, matéria que tem sido pouco trabalhada e analisada ante o maior peso das operações militares terrestres. Neste sentido, começaremos por destacar as características dos dois mares, a que se seguirá uma análise da importância histórica dos mesmos, para os dois países mais envolvidos, a Rússia e a Ucrânia. Seguir-se-á uma leitura estratégica do mar no âmbito da Guerra na Ucrânia, tendo por referência os documentos estratégicos da Rússia e da Ucrânia. Continuamos com a análise dos acontecimentos mais significativos associados aos mares Negro e de Azov nesta Guerra, sempre condicionados pela guerra de informação, desinformação e contrainformação. Terminaremos com umas considerações finais, em jeito de prospetiva da evolução do conflito, sem deixarmos de considerar a importância conjuntural e estrutural dos mares Negro e de Azov.

2. Os Mares Negro e de Azov: o peso da História

O mar Negro é um mar interior situado entre a Europa, a Anatólia e o Cáucaso, separando a Europa Oriental da Ásia Ocidental. As suas águas banham países como a Ucrânia, a Roménia, a Bulgária, a Turquia, a Geórgia e a Rússia. A sua ligação ao oceano Atlântico faz-se através dos mares Mediterrâneo e Egeu e por diversos estreitos. O Bósforo (profundidade de

³ Telo & Borges & Pires, 2018, p. xi.

40 metros) liga o mar Negro ao de Mármara, e o estreito de Dardanelos liga-o à região do mar Egeu. O mar Negro também se liga ao mar de Azov, através do estreito de Kerch. Tem uma área de 436400 km², uma profundidade máxima de 2206 metros e uma extensão máxima leste-oeste de cerca de 1175 km e norte-sul de 600 km. As suas águas são mais escuras devido à presença de grande quantidade de sais minerais, sendo mais frias e menos salgadas, pois flutuam sobre as águas mais quentes e salgadas que vêm do Mediterrâneo. Esta imensidão de mar recebe água doce dos diversos sistemas fluviais da Eurásia situados a norte, casos dos rios Don, Dnieper e Danúbio.

Entretanto, o mar de Azov, que está ligado a sul ao mar Negro, através do estreito de Kerch, banha a Ucrânia e a Rússia, incluindo a península da Crimeia. Contrariando a percepção da maioria das pessoas, que entende que se trata de um grande lago, o mar de Azov tem 340 km de comprimento e 135 km de largura, e uma área total de 37 555 km². Os principais rios a desaguar no mar de Azov são o rio Don e o rio Cubá. É o mar mais raso da Terra, com uma profundidade máxima de 14 metros, o que dificulta a navegação dos navios de grande porte. No inverno, algumas partes do mar chegam a gelar, o que tem diminuído nos últimos anos, em resultado do aquecimento global.

No seu conjunto, o mar Negro e o de Azov têm dimensões enormes e são muito importantes, quer para a Rússia, quer para a Ucrânia, dado que pelas suas águas são transportadas mercadorias (cereais, leguminosas, fertilizantes, petróleo e gás...) e pessoas, constituindo uma das vias marítimas mais movimentadas do Mundo.

Entre as cidades mais importantes que estão localizadas nas suas margens destacam-se Istambul (Turquia), Odessa (Ucrânia), Varna (Bulgária), Kerch (Crimeia) e Poti (Geórgia).

Entretanto, os portos mais importantes são:

- no mar de Azov, Mariupol, Berdiansk e Skadovsk;
- no mar Negro, Kherson, Reni, Izmail, Ust-Dunaïsk, Bilhorod-Dnistrovsky, Chornomorsk, Odessa, Pivdennyi, Mykolaiv e Olvi;
- na Crimeia, Kerch, Yalta, Sebastopol, Feodosiya e Yevpatori.



Figura 1 - Portos da Ucrânia (fonte: <https://www.transportesenegocios.pt/os-portos-maritimos-da-ucrania/>).

Antes da Guerra, os maiores portos marítimos ucranianos (de águas profundas) eram os de Pivdennyi, Odessa, Mykolaiv e Chornomorsk, os quais movimentavam cerca de 80 % da carga total dos portos marítimos ucranianos.

Segundo a PwC (barômetro da economia do mar, março 2020), a frota comercial total registada nos países do mar Negro, em número de países em 2020, foi de 4666 navios, dos quais 2739 da Rússia, 1234 da Turquia e 408 da Ucrânia. Ao nível dos 106 navios de guerra, 38,7 % eram da Rússia, 33 % da Turquia, 10,4 % da Ucrânia e 11,3 % da Geórgia. Estes dados constituem indicadores objetivos do elevado peso da Rússia em termos económicos e militares no que respeita ao mar Negro, em claro contraste com o reduzido peso da Ucrânia, mesmo relativamente à Turquia, país da NATO com elevadíssimos interesses económicos, turísticos e militares na área (e *porteiro* do Bósforo).

A componente turística destaca-se sobretudo na região da Crimeia, pelas suas águas calmas e com fontes de águas minerais, mas também nas regiões das grandes cidades, com destaque para Istambul. No entanto, a grande maioria destas rotas foram, entretanto, canceladas, nomeadamente a da Crimeia e das cidades russas e ucranianas.

Em termos militares, a maior base naval nestas águas encontra-se no porto de Sebastopol, na Crimeia, atualmente na posse da Rússia⁴. Constitui a sede da frota russa do mar Negro, desde 1783, na sequência da vitória russa sobre os turcos, o que viria a ter continuidade na Primeira Guerra Mundial contra os Otomanos, na Segunda Guerra Mundial contra os Alemães e mesmo na Guerra da Ossétia do Sul, contra a Geórgia.

A nível histórico-militar, o evento mais marcante no mar Negro foi a Guerra da Crimeia, conflito que se estendeu de 1853 a 1856 e que envolveu o Império Russo contra uma coligação integrada pelo Reino Unido, a França, o Reino da Sardenha – formando a Aliança Anglo-Franco-Sarda – e o Império Otomano (atual Turquia). Esta coligação, que contou ainda com o apoio do Império Austríaco, foi formada como reação (mais uma vez) às pretensões expansionistas da Rússia. Além do famoso bloqueio naval e do cerco terrestre à cidade portuária fortificada de Sebastopol, a Rússia foi então vencida em batalhas, como a de Balaclava e em Inkerman. A guerra terminou com a assinatura do tratado de Paris de 30 de março de 1856, o qual impunha que o novo czar, Alexandre II da Rússia, devolvesse o sul da Bessarábia e a embocadura do rio Danúbio para o Império Otomano e para a Moldávia, que renunciava a qualquer pretensão sobre os Balcãs e que ficava proibido de manter bases ou forças navais no mar Negro. Mais tarde, na Conferência de Londres (1875), a Rússia obteve o direito de livre-trânsito nos estreitos de Bósforo e Dardanelos.

Durante a Guerra Fria, a URSS dominava a utilização económica e militar do mar Negro, situação que se alterou a partir de 1991, em especial para a Turquia e a Ucrânia. Entretanto, com a ocupação da Crimeia em 2014, e o crescendo de trocas comerciais por via do mar Negro, a Rússia foi ganhando de novo o peso específico do tempo da URSS. Por outro lado, a frota do

⁴ A Marinha Imperial Russa, foi originalmente criada por Pedro I da Rússia, em outubro de 1696, e compreende a Frota do Norte, a Frota do Pacífico, a Frota do Mar Negro, a Frota do Báltico, e a Flotilha do Mar Cáspio.

mar Negro passou novamente a constituir um importante instrumento de dissuasão, inclusivamente a nível nuclear, com especial destaque para a frota de submarinos.

Perante o atrás exposto, entendemos que, para a Rússia, o controlo dos mares Negro e de Azov é histórica e geopoliticamente importante, pelas seguintes razões:

- pela saída rápida (e ao longo de todo o ano) para os mares quentes;
- pela localização da base da frota do mar Negro;
- pelo domínio dos portos de países como a Ucrânia e a Geórgia;
- mas também pelo valor económico, designadamente pela exportação de vários produtos, em especial de cereais, de petróleo e de gás.

Para a Ucrânia, o mar de Azov é importante para acesso da região de Mariupol ao mar Negro, sendo este primordial para as exportações dos seus produtos (em especial oleaginosas e cereais – 6 milhões de toneladas por mês) através do Mediterrâneo, tendo em consideração que sem esse acesso se torna num país continental. Historicamente, a grande ameaça de utilização dos mares Negro e de Azov pela Ucrânia é indiscutivelmente a Rússia, facto que se comprovou com a invasão da Crimeia em 2014 e, mais recentemente, com a invasão da própria Ucrânia, em que uma das prioridades passa exatamente pelo controlo de todos os acessos ao mar, entre Odessa e Mariupol.

3. Os Mares Negro e de Azov nas Estratégias da Rússia e da Ucrânia

Antes de analisarmos o peso dos mares Negro e de Azov nas estratégias de segurança nacional da Rússia e da Ucrânia, começamos com um relance sobre as teorias geopolíticas no sentido de identificarmos determinantes comuns.

A geopolítica, como ciência multidisciplinar, que tem por base o estudo das relações entre a política e o espaço, voltou a ter papel de destaque na Academia e nos OCS, depois da invasão da Ucrânia por parte da Rússia. E as duas principais questões associadas à geopolítica voltaram a colocar-se:

- como é que um dado espaço influencia a política de um grupo, Estado ou coligação?
- como é que a política de grupo, Estado ou coligação, se pode servir da geografia para construir uma teoria?

As diferentes teorias, traduzidas em modelos de dinâmica de poder, ajudam a compreender as decisões e os factos, podendo inclusivamente constituir verdadeiros instrumentos de poder, se devidamente utilizadas em termos mediáticos. No entanto, para esta situação da guerra na Ucrânia, seja por razões de tempo e de espaço, não vamos desenvolver as diferentes teorias, como as do poder terrestre (John Mackinder e Haushofer), do poder marítimo (Alfred Mahan, Raul Castex), do poder aéreo (Giulio Douhet, Alexander de Seversky), ou dos poderes conjugados (Nicholas Spykman, Saul Cohen).

Da Rússia

Apesar do espaço ser determinista, existem alterações profundas nos diferentes fatores geopolíticos, que nos levam a destacar a teoria mais recente do Império Euro-Asiático de Alexander Dugin, pensador próximo do Kremlin que tem como temas centrais da sua doutrina o nazismo, o ocultismo e o fim dos tempos.

A visão do Dugin (sustentada na obra de 1997 *Fundamentos da Geopolítica: O Futuro Geopolítico da Rússia*), apoiada por muitos militares e assessores de Moscovo, é que o destino da Rússia é liderar um império eurasiático, que se estende «de Dublin, na Irlanda, a Vladivostok, cidade russa junto à fronteira com a China e com a Coreia do Norte». Na sequência da Guerra na Ucrânia, este pensador próximo do Kremlin, defende publicamente que só há duas hipóteses para a Rússia: a glória imperialista ou o absoluto fracasso. No âmbito da glória imperialista considera que o nacionalismo russo tem um âmbito global, associado mais ao espaço do que aos laços de sangue. Fez ainda saber que «a Rússia não pode contentar-se com nada que não seja o controlo total de toda a Ucrânia» (a conquista da *Nova Rússia* nunca será suficiente), porque «Cristo precisa disso» e porque sair significaria a «morte, tortura e genocídio» de milhões de crentes ortodoxos. Este argumento vai ao encontro de uma visão imperialista defendida por Putin nos seus discursos, em especial depois de julho de 2021, mas também de uma visão espiritual assumida pela igreja ortodoxa de Moscovo, instrumento importante para fazer chegar, mais rápida e facilmente, a mensagem de conquista ao povo russo.

As perspetivas geopolíticas constituem, em cada tempo (e para um mesmo espaço), uma conjugação de diversos fatores geopolíticos, de maneira a facilitar o entendimento de determinadas posições. Considerando que esses fatores geopolíticos incluem os fatores físico, humano, recursos naturais, circulação, científico-tecnológico e estruturas, e que ao contrário



Figura 2 – Mundo eurasiático pelo movimento político eurasiianista (<https://pt.wikipedia.org/wiki/Eurasiianismo>)

Fonte:

da geografia, a postura política se alterou significativamente do lado da Rússia, é importante ter em consideração algumas determinantes geopolíticas comuns às diversas teorias, a saber:

- que a Rússia só será um Império se incluir a Ucrânia;
- que o controlo da grande massa terrestre do *Heartland* ou Área Pivot ou *Ilha Mundial* ou *Pan Rússia* (na prática, o núcleo central da Rússia), passa obrigatoriamente pelo controlo da Europa de Leste, a começar pela Ucrânia;
- que a Rússia tem necessidade militar e económica de ter acesso aos mares quentes através dos mares Negro e de Azov;
- que a Rússia tem necessidade de controlar militarmente os mares Negro e de Azov, no sentido de dissuadir convencionalmente e, mesmo, nuclearmente os países banhados por estes mares, mas também a NATO e os aliados ocidentais;
- que a Rússia vem utilizando a geografia, enquanto maior país do Mundo, para construir diferentes teorias, associadas aos seus interesses políticos, conjunturais ou estruturais.

Vejamos agora os principais documentos estratégicos da Rússia, no sentido de fazermos a leitura do interesse dos mares Negro e de Azov e, mesmo, destas determinantes. Começemos, então, pela Estratégia de Segurança Nacional da Rússia, publicada a 2 de julho de 2021.

O documento de 43 páginas está organizado em 5 capítulos, respetivamente: I. Disposições Gerais; II. A Rússia no Mundo Moderno - tendências e oportunidades; III. Interesses nacionais da Federação Russa e prioridades nacionais estratégicas; IV. Garantir a Segurança Nacional; V. Estrutura organizacional e mecanismos para a implementação desta Estratégia.

Neste documento, os EUA e a NATO são considerados como ameaças à segurança da Rússia, designadamente através do alargamento da organização até junto das fronteiras da Rússia, mas também da realização de exercícios com possível uso de armas nucleares. Assim, o objetivo principal passa pelo fim da hegemonia dos EUA e do Ocidente, de modo a criar uma *Nova Era*. Assume que a criação desta *Nova Era* implica o aumento do confronto com os EUA, mas também o desenvolvimento de um conjunto de ações para o retorno dos valores da Rússia (tradição histórica).

Assim, podemos identificar os três seguintes objetivos políticos principais:

- Deter os EUA (o Mundo Ocidental e a NATO);
- Ignorar e dividir a União Europeia;
- Reforçar as parcerias com a China e a Índia.

Relativamente a conceitos de ação estratégicos, e no que concerne a prioridades em termos de cooperação, o documento é explícito: BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul – mais um clube político do que uma aliança); CEI (Comunidade dos Estados Independentes, União Política com antigos estados da URSS); OCXangai (Organização para a Cooperação de Xangai – entidade intergovernamental com nove países – Rússia, China, Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Uzbequistão, Índia, Paquistão, Irão – ligada a Dinâmicas Asiáticas) e outros Blocos Ásia-Pacífico e América Latina.

Ao nível das prioridades refere ainda: a exploração do Espaço; o Mar, o Ártico e a Antártida; o investimento na autonomia económica, designadamente no que respeita a tecnologias e equipamentos importados; a redução do uso do dólar norte-americano no comércio externo; o investimento na tecnologia, e em especial de segurança; a proteção ambiental; a implementação de uma política estatal de informação; e a «defesa dos valores ético espirituais tradicionais russos, da cultura e da memória histórica».

Neste documento, os mares soberanos estão referidos no conjunto dos espaços a proteger, não havendo qualquer referência explícita aos mares Negro e de Azov.

Entretanto, o discurso de 21 de fevereiro, que reconhece as duas autoproclamadas repúblicas separatistas do Donbass, fundamenta a sua posição na relação histórica centenária entre a Rússia e a Ucrânia. Para Putin, a Ucrânia não é apenas um país vizinho, constituindo uma parte inalienável da própria história, cultura e espaço espiritual. Refere que a Ucrânia moderna foi inteiramente criada pela Rússia, e em particular pelos bolcheviques e pela Rússia comunista. Critica Lenin, Stalin (que transferiu para a Ucrânia algumas terras que antes pertenciam à Polónia, Roménia e Hungria), Khrushchev (que em 1954 tirou a Crimeia da Rússia e a cedeu à Ucrânia) e todos os dirigentes comunistas que não souberam manter a URSS. Refere, ainda, que a Ucrânia está numa crise socioeconómica aguda, dando os exemplos dos estaleiros do Mar Negro em Nikolayev, dos fabricantes do *Antonov*, das fábricas especializadas em mísseis e equipamentos espaciais, e das siderurgias. Aborda, ainda, a corrupção, a política de erradicação da língua e cultura russas e a destruição da Igreja Ortodoxa ucraniana na sequência da separação do Patriarcado de Moscovo. Depois de algumas palavras sobre a Crimeia («cujo povo escolheu livremente estar com a Rússia»), refere a nova Estratégia Militar adotada pela Ucrânia, a qual tem como objetivo o envolvimento de estados estrangeiros num conflito com a Rússia, a criação das próprias armas nucleares e o apoio da atividade dos navios de guerra da NATO, incluindo o uso de armas de precisão, contra a frota russa do Mar Negro e de toda a infraestrutura na costa do mesmo mar.

Refere que no século XVIII, os soldados de Alexander Suvorov lutaram por Ochakov e que também no mesmo século, as terras do litoral do mar Negro, incorporadas na Rússia como resultado das guerras com o Império Otomano, receberam o nome de Novorossiya (*Nova Rússia*). E que atualmente estavam a ser feitas tentativas para condenar esses marcos da história ao esquecimento, juntamente com os nomes de figuras estatais e militares do Império Russo, sem cujos esforços a Ucrânia moderna não teria muitas grandes cidades ou mesmo acesso ao mar Negro.

Destaca as cinco ondas de expansão da NATO – Polónia, República Checa e Hungria em 1999; Bulgária, Estónia, Letónia, Lituânia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia em 2004; Albânia e Croácia em 2009; Montenegro em 2017; e Macedónia do Norte em 2020. Como resultado, a Aliança, e a sua infraestrutura militar atingiu assim, as fronteiras da Rússia. Esta é uma das principais causas da crise de segurança europeia; teve o impacto mais negativo em todo o sistema de relações internacionais e levou à perda da confiança mútua. Sublinha,

ainda, que a Ucrânia nunca se pode juntar à NATO e à subsequente implantação das instalações da NATO. Para Putin, a Ucrânia servirá como uma ponte avançada para o ataque previsto pela NATO à Rússia.

Refere, ainda, que nesse cenário o tempo de voo dos mísseis de cruzeiro *Tomahawk* para Moscovo seria inferior a 35 minutos e que os mísseis balísticos de Kharkov levariam de sete a oito minutos; e no caso de armas de assalto hipersônicas, de quatro a cinco minutos. Refere que está disposto a negociar, mas tendo em atenção um *pacote* que incluía as propostas centrais da Rússia, que se podem resumir a três pontos-chave:

- 1) evitar uma maior expansão da NATO;
- 2) fazer com que a Aliança se abstenha de implantar sistemas de armas ofensivas nas fronteiras russas;
- 3) reverter a capacidade militar e a infraestrutura do bloco na Europa para onde estavam em 1997, quando o Ato Fundador NATO-Rússia foi assinado.

Na prática, a questão do Donbass e o incumprimento dos acordos de Minsk I e II por parte da Ucrânia (morte de civis russos, proibição de falarem a língua russa, proibição de programas educativos russos, atraso de referendos para maior autonomia política) diretamente ligados ao reconhecimento das duas repúblicas, foi assunto deixado para o final.

Em resumo, o discurso de 21 de fevereiro é claro quanto à reação ao alargamento da NATO e à necessidade de colocar um final à hegemonia dos EUA, relegando para o final as questões diretamente associadas ao Donbass. Mas é também clara a intenção de criar a antiga *Nova Rússia*, entre o Donbass e a Moldávia, situação a que estamos a assistir no Teatro de Operações, em especial desde o final de abril e que entre outras consequências condiciona a utilização dos mares Negro e de Azov por parte da Ucrânia.

Três dias depois, o discurso de 24 de fevereiro, relativo à justificação da invasão da Ucrânia, através da denominada *operação militar especial*, inclui três objetivos político-militares:

- Desmilitarização da Ucrânia; através de bombardeamentos de objetivos militares (infraestruturas, material militar...);
- *Desnazização*; através da colocação de um governante fantoche no poder na Ucrânia;
- Proteção das populações russas do Donbass; na sequência da ocupação destes territórios.

Vladimir Putin justificou o arranque da *operação militar especial* com a necessidade de proteger os civis de etnia russa de Donetsk e Lugansk, regiões separatistas cuja independência reconheceu três dias antes. Destacou que essas pessoas eram submetidas a abusos e a um genocídio por parte do regime de Kiev há mais de oito anos. Putin acrescentou que o objetivo da operação era a *desmilitarização* e não a *ocupação*, e deixou claro que qualquer interferência de outros países na operação militar teria «consequências que eles nunca viram».

O presidente russo aproveitou a ocasião para acusar os EUA e os seus aliados de ignorarem a exigência russa de garantir que a Ucrânia nunca iria aderir à NATO. Acusou os EUA da sua

postura ofensiva em Belgrado, no Iraque, na Líbia e na Síria, assim como das consequências para a instabilidade do Mundo. Putin dirigiu-se, ainda, aos ucranianos e prometeu que aqueles que depusessem as armas poderiam sair da zona de combate em segurança. O espírito subjacente era o mesmo da invasão da Crimeia, no pressuposto claro de que os objetivos político-militares seriam atingidos nas 72 horas doutrinárias. No que diz respeito à esfera militar, e de modo dissuasor, refere que a Rússia contemporânea «é hoje uma das potências nucleares mais poderosas do mundo e, além disso, tem muitas vantagens num conjunto de armamentos de última geração».

Este documento representa efetivamente uma declaração de guerra a dois níveis:

- à NATO, aos EUA e aos seus aliados, com a consciência de que estes nada poderiam fazer para proteger a Ucrânia;
- à Ucrânia, cuja ocupação é fundamental para o início do projeto imperial, do qual faz parte o controlo total do sul (*Nova Rússia*) e, por consequência, dos mares Negro e de Azov.

Numa análise global dos três documentos russos, constatamos que está subjacente uma visão imperialista de voltar às fronteiras da URSS, mascarada com as fronteiras de 1997, associadas ao início do alargamento da NATO para leste. Da narrativa faz parte a *Nova Rússia*, que se estende do Donbass à Moldávia, incluindo todo o sul da Ucrânia e a Crimeia, entretanto ocupada. Nesse cenário, os mares Negro e de Azov passavam a ser totalmente controlados pela Rússia, seja em termos militares ou mesmo económicos. A asfixia da Ucrânia levaria então à sua ocupação integral (na sequência da instabilidade e de tomada de poder) e, posteriormente, a outras operações militares especiais, agora mais facilmente apoiadas pelo sul, através da frota do mar Negro.

Da Ucrânia

A 14 de setembro de 2020, o presidente ucraniano Volodymyr Zelenskyy aprovou a nova Estratégia de Segurança Nacional do país, intitulada *Segurança Humana - a Segurança do Estado*. De um modo geral, o documento representa uma visão ampla das preocupações de segurança nacional – abrangendo desde respostas às mudanças climáticas, demografia e pandemia de COVID-19, até à guerra híbrida, segurança militar e cibernética. Ao mesmo tempo, omite uma série de ameaças internas reais, como o controlo político oligárquico, forças políticas e meios de comunicação pró-russos, fações antirreformistas e funcionários governamentais corruptos.

A Estratégia proclama que a Ucrânia busca a paz, que define como ponto-chave para o desenvolvimento do Estado e do indivíduo; e identifica a vida e a saúde, a honra e a dignidade, bem como a imunidade e a segurança como os valores sociais mais elevados que devem ser perseguidos. Os interesses nacionais definidos pela Ucrânia são hierarquizados do seguinte modo: defender a independência e a soberania do Estado; restaurar a paz, a integridade territorial e a soberania do Estado nos territórios temporariamente ocupados; desenvolvimento social, especialmente o desenvolvimento do capital humano; e a proteção dos direitos, liberdades e interesses legítimos dos cidadãos da Ucrânia.

A Estratégia reconhece que os interesses de segurança nacional da Ucrânia incluem medidas contínuas de defesa e dissuasão e a consolidação da pressão internacional contra a Rússia. O documento trata várias vezes da União Europeia e da NATO e estabelece o objetivo de alcançar a adesão plena em ambas as organizações.

O documento afirma três princípios fundamentais da política de segurança nacional do Estado:

- 1) **dissuasão** – o desenvolvimento de capacidades de defesa e segurança para prevenir agressões militares contra a Ucrânia;
- 2) **resiliência** – a capacidade da sociedade e do Estado de se adaptar rapidamente às mudanças no ambiente de segurança e manter um funcionamento sustentável, em particular minimizando vulnerabilidades externas e internas;
- 3) **cooperação** – o desenvolvimento de relações estratégicas com os principais parceiros estrangeiros, especialmente com a UE e a NATO e seus estados-membros, incluindo os Estados Unidos, juntamente com a cooperação pragmática com outros países e organizações internacionais, com base nos interesses nacionais da Ucrânia.

O documento identifica a Rússia e suas ações como uma «ameaça à segurança do Estado da Ucrânia». A Rússia é, assim, reconhecida como um «Estado agressor, uma fonte de ameaças sistêmicas de longo prazo à segurança nacional da Ucrânia» que conduz uma agressão *híbrida* contra a Ucrânia. E refere ainda que «A Federação Russa continua a guerra híbrida para perseguir sistematicamente os seus objetivos estratégicos na Ucrânia, incluindo comprometer a sua condição de Estado, usando sistematicamente meios políticos, económicos, informativos, psicológicos e outros, e ataques cibernéticos».

De acordo com o documento, a segurança militar eficaz deve ser baseada não apenas no potencial de dissuasão – incluindo Forças Armadas com capacidade de combate, reserva militar preparada e motivada e unidades de defesa territorial eficazes, combinadas com as capacidades de outros órgãos do setor de segurança e defesa. Além disso, deve basear-se numa prontidão geral para combater um inimigo invasor, com uma capacidade bem treinada para derrotar as forças estrangeiras invasoras e impedir o seu avanço profundamente no território do Estado defensor. A estratégia prevê o desenvolvimento de sistemas de controlo de tropas e armas, capacidades navais, defesa aérea da Ucrânia, aviação, forças de mísseis e artilharia, sistemas de reconhecimento, guerra eletrónica, armamentos e equipamentos militares, melhoria dos sistemas de mobilização, defesa territorial de Ucrânia e resistência.

A Estratégia de Segurança Nacional contém, ainda, disposições sobre o desenvolvimento de *cooperação abrangente* com os EUA, Reino Unido, Canadá, Alemanha e França, bem como uma *parceria estratégica* com o Azerbaijão, Geórgia, Lituânia, Polónia e Turquia.

O documento inclui disposições sobre a proteção da liberdade de navegação, o uso efetivo dos recursos do mar Negro e do mar de Azov, bem como dos rios Dnieper e Danúbio, juntamente com o desenvolvimento da sua frota mercante e da Marinha Ucraniana. No entanto, não

está claro como a Ucrânia planeia recuperar o controlo das suas águas litorais entretanto ocupadas pela Rússia. A Ucrânia perdeu o controlo sobre cerca de 100 000 a 137 000 km² (igual ao território total da Coreia do Sul ou da Islândia) das suas áreas marítimas soberanas desde 2014.

Numa análise global da Estratégia de Segurança Nacional da Ucrânia, a que se seguiu a aprovação e várias estratégias gerais, constatamos que a Rússia constitui a principal ameaça e que todos os conceitos de ação são orientados nesse sentido.

Perante a resistência da Ucrânia à invasão russa de 24 de fevereiro de 2022, constatamos que os três princípios (dissuasão, resiliência e cooperação) foram certamente cultivados. Apesar das referências à proteção da liberdade de navegação e ao uso efetivo dos recursos dos mares Negro e de Azov, neste âmbito a Ucrânia não dispunha de recursos marítimos para fazer frente à frota russa do mar Negro. As consequências foram imediatas, com o cerco da frota Russa a toda a costa Sul da Ucrânia. A resposta foi dada através da minagem junto à costa, a par da preparação de forças militares terrestres para fazerem frente a desembarques anfíbios e dos ataques de mísseis às aeronaves russas mais próximas.

4. Os Mares Negro e de Azov na Guerra na Ucrânia

Recuando a 1997, é importante destacar que Moscovo e Kiev assinaram então um acordo pelo qual a frota do mar Negro manteria sua base em Sebastopol até 2017. De acordo com esse acordo, a Rússia assegurava o direito de contar com 388 navios como limite máximo em águas ucranianas, entre eles, 14 submarinos convencionais.

Em 2008, o presidente ucraniano Yushchenko proibiu os russos de realizarem uma parada militar em Sebastopol por ocasião do 225.º aniversário da frota do mar Negro e advertiu que os navios russos deviam abandonar o seu tradicional porto. O Kremlin então desenvolveu uma alternativa no porto de Novorossiysk, em território russo. No começo da década de 2010 iniciou-se um programa de modernização da marinha de guerra da Rússia, liderada pelo então ministro da Defesa Sergei Shoigu. Entretanto, a Rússia viria a anexar a Crimeia (e assim, o importante porto de Sebastopol), pouco depois, em 2014, na sequência de uma *invasão pacífica*, a que se seguiu um referendo. A 18 de março, dois dias após a publicação dos resultados do referendo⁵, Putin oficializou a invasão ao assinar um projeto de lei incorporando a Crimeia na Federação Russa. No discurso proferido no Kremlin, imediatamente antes da assinatura, Putin referiu que a Crimeia era «terra santa russa» e que os EUA e seus parceiros haviam cruzado uma linha vermelha ao empenharem-se na defesa da Ucrânia (com críticas de ilegalidade e sanções).

Após a invasão da Crimeia pela Rússia em 2014, a Ucrânia passou a ter maiores fragilidades em termos económicos, apesar de tudo compensadas pelos portos de Odessa, Chornomorsk, Mykolayiv, Pivdeny, Kherson, Mariupol e Olvia.

⁵ 95,5 % dos eleitores na Crimeia apoiaram a opção de se juntar à Rússia no referendo que foi realizado sem a presença de observadores internacionais confiáveis.

Entretanto, os incidentes acentuaram-se na região. Foi o caso da Rússia ter fechado o acesso ao estreito de Kerch para navegação, no dia 25 de novembro de 2018, o que significou, na prática, interditar o mar de Azov. Adicionalmente, a Rússia sequestrou três navios ucranianos, o que levou a uma resposta imediata de repúdio da parte da União Europeia. Para a Ucrânia foi importante voltar ao mar de Azov antes que a Rússia reivindicasse a totalidade do controlo da região. Na altura, o presidente ucraniano, Petro Poroshenko, acusou a Rússia de ter reforçado drasticamente a sua presença militar na fronteira com a Ucrânia e referiu a ameaça de uma «guerra total» com Moscovo, na sequência do incidente. Em resposta, o ministro dos negócios estrangeiros russo, Serguei Lavrov, referiu então: «Não entraremos em guerra com a Ucrânia, prometo-vos.»

Em janeiro, a Rússia anunciou que a sua Marinha realizaria um amplo conjunto de exercícios envolvendo todas as suas frotas durante janeiro e fevereiro, do Pacífico ao Atlântico, numa clara demonstração de força. Nesse âmbito, a 8 e 9 de fevereiro, seis navios russos passaram pelo estreito da Turquia até o mar Negro, respetivamente: *Korolev*, *Minsk*, *Kalinin-grado*, *Pyotr Morgunov*, *Georgy Pobedonosets* e *Olenegorsky Gornyyak*. É importante destacar o enorme diferencial de forças entre a Ucrânia e a Rússia, em especial no que concerne a forças navais (figura 3), caso dos 49 submarinos russos que representam a supremacia total ante a inexistência de qualquer submarino na Ucrânia.

MilitaryTimes DefenseNews		
NAVY	RUSSIA	UKRAINE
Submarines	49	0
Principal Surface Combatants	32	1
Patrol and Coastal Combatants	129	12
Mine Warfare/Countermeasures Ships	42	1
Amphibious Platforms	49	2
Logistics and Support Vessels	278	8
Aircraft	219	4
Helicopters	127	More than 9
Armored Fighting Vehicles	More than 1,990	More than 69

Figura 3 – Meios navais da Rússia e da Ucrânia (fonte: <https://www.defensenews.com/naval/2022/02/25/what-makes-the-black-sea-so-strategically-important/>)

A marinha russa compreende atualmente as seguintes frotas: do Norte (associada aos interesses mais recentes no Ártico); do Pacífico; do mar Negro; do Báltico (com peso crescente ante a situação na Finlândia e na Suécia) e a do mar Cáspio. Mais recentemente, e apesar de problemas em termos genéticos e logísticos, a marinha russa testou os mísseis hipersónicos 3M22 *Tsirkon* lançados ao mar, incluindo a partir de um submarino nuclear (*Yasen Severodvinsk*). De acordo com o *Military Balance* 2022 (capítulo V, p.2), as primeiras armas *Tsirkon* estavam programadas para entrar ao serviço em 2022, mas o que temos assistido é a ataques com os sistemas *Zircon* (testado a partir da fragata *Almirante Groshkov*) e do *Kinzhal*, lançado a partir do Mig 31K.

No início da guerra, a 24 de fevereiro, os navios da frota do mar Negro participaram nos bombardeamentos e pouco depois cercaram a região sul da Ucrânia, com especial destaque para Odessa, onde se esperava um desembarque anfíbio. Os Ucrânianos foram montando uma defesa terrestre ao mesmo tempo que colocavam minas para impedir a aproximação dos navios.

Entretanto, todos os portos ucranianos foram fechados à operação. Devido à ação hostil da frota russa do mar Negro, existe o risco da Ucrânia deixar de ter acesso ao mar e à exportação e importação por via marítima. Por outro lado, relatórios recentes indicam que as minas colocadas na parte noroeste do mar Negro, perto da costa ucraniana, podem ter ficado à deriva, dirigindo-se inclusivamente para o sul (entretanto, foram detetadas minas à deriva na entrada do estreito de Bósforo). Na sequência da guerra, as alternativas para exportações de cereais das colheitas de 2021 são os corredores através da Polónia, dos portos do mar Báltico, caso do porto de Klaipėda, na Lituânia.

A Turquia fechou o Bósforo a todos os navios de guerra não turcos, o que impediu o reforço da frota do mar Negro por parte dos Russos.

Assistimos, então, aos sucessivos bombardeamentos de objetivos terrestres a partir dos vários navios russos, sem que houvesse qualquer combate marítimo, pois os navios de guerra ucranianos ficaram inoperacionais logo no primeiro dia dos combates. Os russos anunciaram ainda que lançaram vários mísseis de cruzeiro *Kalibr* a partir de submarinos e contra alvos militares terrestres na Ucrânia.

Entre os acontecimentos mais importantes do domínio público, destacam-se:

- a 4 de março, a fragata *Hetman Sahaidachny*, o maior navio de guerra da Ucrânia, foi afundada pelos próprios Ucrânianos. A embarcação encontrava-se em fabricos, na cidade de Mykolaiv;
- a 15 de março, vários navios de guerra russos e navios de desembarque foram vistos em imagens de satélite deslocando-se em direção a Odessa (com um caça-minas à frente da força), numa verdadeira demonstração anfíbia, seguida de lançamento de mísseis, com o objetivo de fixar unidades ucranianas perto desta cidade (caso da 28.ª brigada mecanizada ucraniana);
- a 24 de março, a Ucrânia anunciou que destruiu um grande navio russo de apoio ao desembarque, o *Orsk*, perto de Berdiansk, no Mar de Azov, a nordeste do Mar Negro. Moscovo não comentou. A vice-ministra da Defesa Anna Malyar revelou que este navio poderia transportar até 20 tanques, 45 veículos blindados e 400 paraquedistas;
- a 13 de abril, o navio mais importante da frota russa no mar Negro, o cruzador de mísseis *Moskva*, foi seriamente danificado. De acordo com o Ministério da Defesa russo, os danos seguiram-se a uma explosão de munições a bordo. Referiu, ainda, que toda a tripulação foi retirada e que a causa da explosão estava a ser investigada. O navio *Moskva*, com 12,5 mil toneladas e uma tripulação de cerca de 500 pessoas, estava armado com 16 mísseis de cruzeiro antinavio *Vulkan* (que têm um alcance de pelo menos 700 km). Segundo o governo ucraniano, o navio terá sido atingido por dois

- mísseis *Neptuno*. Entretanto, os russos confirmaram que o navio se afundou quando do transporte para o porto de Sebastopol, na Crimeia;
- a 2 de maio, Kiev informou que destruiu mais dois navios de patrulha russos da classe *Raptor* no Mar Negro (perto da ilha de Zmiinyi), na sequência de ataques por drones ucranianos *Bayraktar*;
 - a 6 de maio, a fragata russa *Almirante Makarov*⁶ foi alvo de uma explosão que provocou um incêndio, num incidente que foi atribuído pelos ucranianos ao impacto de um míssil do tipo Neptuno, lançado pelas suas forças militares. Para os russos foi mais um acidente com a fragata *Almirante Makarov*, a qual faz parte da 30.^a divisão de navios de superfície. Segundo a revista *Forbes*, com este incidente, a juntar-se ao naufrágio do cruzador de mísseis *Moskva*, a frota russa do mar Negro terá ficado reduzida a apenas três grandes navios de superfície de combate;
 - a 7 de maio, a Ucrânia afirmou ter destruído um navio russo perto da pequena ilha da Cobra, no mar Negro. A embarcação de desembarque era da classe *Sernas* e possuía dois sistemas de mísseis superfície-ar que foram atingidos por um drone de combate *Bayraktar* TB2, fabricado na Turquia.

Para os Ucranianos, a 10 de maio, os russos já teriam perdido 12 navios. Independentemente da veracidade desta informação, pelo menos cinco desses navios são do conhecimento público e não foram desmentidos pelo Kremlin (somente a forma como se tornaram inoperacionais). Apesar destes dados, seguramente importantes para a Ucrânia, e de acordo com fontes britânicas (relatório de 28 de abril), a frota russa do mar Negro mantém nas águas dos mares Negro e de Azov cerca de 26 navios, incluindo dois submarinos. Mantém ainda capacidade de atacar alvos terrestres ucranianos. No entanto, como o estreito de Bósforo permanece fechado para todos os navios de guerra não turcos, a Rússia não pode substituir os navios perdidos ou reforçar a sua frota, o que constitui um grande condicionamento.

Além do peso específico no bombardeamento de posições terrestres e costeiras ucranianas, em especial no sul da Ucrânia (zona da *Nova Rússia*), existe ainda a possibilidade de desembarcar forças entre Mariupol e Odessa. Decorrente das sucessivas ameaças, mais ou menos explícitas, de utilização de armas nucleares (de nível tático ou estratégico) por parte da Rússia, o mar Negro passa ainda a ocupar um espaço claramente estratégico na guerra. Efetivamente não temos informações relativamente à existência, ou não, de ogivas nucleares nos navios ou nos submarinos. Mas temos informações de que a frota do mar Negro

⁶ Encomendada em 2017, a fragata *Almirante Makarov* foi o terceiro e último navio da sua classe, mas também o mais moderno. As três fragatas da classe pertencem à frota do mar Negro. Armadas com 24 mísseis terra-ar de médio alcance *Buk* e oito mísseis de cruzeiro *Kalibr*, as fragatas podem escoltar outras embarcações e atacar alvos em terra.

dispõe de mísseis de cruzeiro *Kalibr* que podem transportar essas ogivas, o que constitui um fator dissuasor importante para a Rússia.

5. Considerações Finais

A Rússia atacou a Ucrânia, no dia 24 de fevereiro, violando o direito de soberania de um Estado de direito e infringindo deliberadamente o direito internacional, designadamente o disposto na Carta das Nações Unidas (art.º 2.º alínea 4), o que veio a ser reconhecido pela grande maioria dos países na reunião da Assembleia Geral da ONU de 2 de março, em que foi condenada a invasão.

No entanto, é importante recordar que os avisos da Rússia vinham sendo feitos, seja através de documentos estratégicos, caso da Estratégia Nacional de Segurança de 2 de julho de 2021, seja pela demonstração de forças, com mais de 150 mil homens em exercícios junto das fronteiras com a Ucrânia, seja ainda através de discursos ou conferências de imprensa acusando a Ucrânia de não respeitar os acordos de Minsk e os EUA e a NATO de tentarem invadir a Rússia através da Ucrânia. Os objetivos políticos eram claros nos diferentes discursos de Putin, e situavam-se a dois níveis:

- a. Ao nível da relação com a NATO, os EUA e o Ocidente;
 - acabar com a hegemonia dos EUA e do Ocidente e criar uma *Nova Era* de confronto com os EUA e de retorno aos valores da Rússia;
 - assegurar garantias de segurança abrangentes, que passavam pela promessa da NATO de não instalar mísseis perto de suas fronteiras e de não permitir o ingresso da Ucrânia na Aliança Atlântica;
 - dividir a União Europeia;
 - e reforçar as parcerias com a China e a Índia.
- b. E ao nível da Ucrânia;
 - obrigar a Ucrânia a respeitar os acordos de Minsk no que respeita à região do Donbass (caso da língua e do sistema educativo e da concessão de maior autonomia política às duas repúblicas), na sequência da morte de civis russos, numa guerra que se prolongava desde 2014, com mais de 14 000 mortos;
 - afastar o governo ucraniano de organizações nazis, caso do Batalhão Azov e de alguns dirigentes de Kiev.

No discurso oficial de dia 24, os três objetivos da denominada *operação militar especial* foram então apresentados de forma muito clara:

- desmilitarização, através dos bombardeamentos de objetivos militares (infraestruturas, depósitos de munições, armamento, etc.), da destruição e desativação das unidades militares;
- desnazificação, através da colocação de um governante fantoche em Kiev;
- proteção das populações russas do Donbass, através da ocupação militar da região.

No entanto, a *operação militar especial* não correu como planeado por Putin, em função de vários fatores, nomeadamente:

- resistência do povo, dos líderes (em especial do seu presidente) e das Forças Armadas da Ucrânia;
- deficiência das informações russas;
- lacunas nas Forças Armadas da Rússia ao nível do comando e controlo das operações conjuntas, da falta de coordenação entre a Força Aérea e as forças terrestres, das deficiências do apoio logístico, e das lacunas no emprego de meios, caso das viaturas blindadas e dos carros de combate, batidos em especial por drones e armas anticarro *Javelin*.

A manobra foi então compensada pelos bombardeamentos terrestres e aéreos com mísseis hipersónicos, mísseis de cruzeiro e artilharia de longo alcance. Foi ainda utilizada a narrativa da ameaça nuclear numa linguagem nunca antes vista, pelo menos desde a crise dos mísseis de Cuba de 1962. E vamos assistindo ao consolidar de uma manobra terrestre que ultrapassa a narrativa do discurso de 9 de maio, circunscrita ao Donbass. Efetivamente, assistimos a uma manobra tendente a conquistar a *Nova Rússia* e a impedir o acesso da Ucrânia ao mar, tornando-a numa potência exclusivamente continental, o que é perigoso para a Ucrânia, para a Europa e para o Mundo.

Por outro lado, também não era expectável a coesão da União Europeia, o fortalecimento da NATO e o posicionamento da grande maioria dos países ocidentais, através do apoio explícito em armamento e equipamento às Forças Armadas ucranianas. As sanções desencadeadas sobre o pilar económico da Rússia também foram exemplares, inesperadas e únicas, apesar de atingirem, simultaneamente, os invasores, os proponentes e mesmo o sistema económico mundial.

Na prática, assiste-se a uma alteração da arquitetura de segurança e defesa mundial, marcada por dois blocos, o das democracias respeitadores do direito internacional e o das autocracias, empenhadas no revisionismo de fronteiras e apoiadas por governos populistas e/ou tradicionais opositores aos EUA e defensores de uma Nova Ordem.

E então qual o papel dos mares Negro e de Azov neste conflito?

Em termos históricos e independentemente das conjunturas, os mares Negro e de Azov constituem uma tradicional área de interesse estratégico para a Rússia, seja ao nível militar ou económico.

Em termos militares, ao longo da história, e muito especialmente desde o século XVII, a Rússia tem lutado ciclicamente pelo seu domínio, a partir dos principais portos, designadamente de Sebastopol a Odessa. Nesse sentido, criou a frota do mar Negro, dotada de todos os meios para assegurar o seu controlo, tendo como base principal o porto de Sebastopol. O controlo militar do mar Negro, apesar de banhar outros países como a Turquia e a Ucrânia, faz parte da visão geopolítica associada às aspirações mais imperialistas da Rússia, com intervenções na Geórgia, na Crimeia e agora na própria Ucrânia. E estas intervenções

manifestam-se através de bombardeamentos convencionais, da possibilidade de desembarque de fuzileiros, do controlo dos apoios em armamento à Ucrânia ou mesmo da utilização da narrativa da dissuasão nuclear, que pode ser assegurada por navios e submarinos.

Em termos económicos, os mares Negro e de Avoz permitem a saída da Rússia e da Ucrânia para os mares quentes, designadamente para o Mediterrâneo. A exportação de cereais, de oleaginosas, de fertilizantes, de petróleo e de gás, constitui uma mais-valia para a Rússia e para a Ucrânia, com custos menores e mais competitivos. Por outro lado, a frota russa impede as movimentações de navios ucranianos de transporte, estrangulando todo o comércio, nomeadamente de cereais, com consequências para o mundo, em especial para os países mais pobres. As consequências ao nível dos preços foram imediatas e em conjunto com os problemas do reabastecimento vão criar um problema enorme de alimentação, com consequências em termos de conflitualidade nos países mais pobres. Relativamente ao turismo, em crescendo na região até ao início da guerra, a Rússia tem na Crimeia um estandarte importante não só para a sua crescente classe média, mas também para os turistas oriundos de outras regiões, designadamente das antigas repúblicas soviéticas.

Apesar de alguns dos navios russos terem sido alvejados e afundados pelas forças ucranianas, o seu potencial militar continua a ser elevado e dissuasor, inclusivamente a nível nuclear. Com cerca de 26 navios, entre os quais dois submarinos, a frota do mar Negro, constitui um importante vetor para assegurar o desiderato principal de Putin, que passa pelo controlo total da *Nova Rússia*, entre o Donbass e a Moldávia. Por todas as razões atrás referidas, a Rússia continuará a investir no reforço da frota do mar Negro, indispensável ao controlo de um espaço estrutural para a sua sobrevivência, com cariz simultaneamente geopolítico e geoestratégico.

O fato da Turquia controlar legal e legitimamente a entrada e saída dos navios através do estreito do Bósforo, tem-lhe dado a oportunidade de participar mais ativamente no processo negocial, o que vai ao encontro dos seus interesses de estabilidade na região.

As consequências da guerra na Ucrânia para o Mundo já se estão a descortinar, apesar de ser ainda prematuro fazer prospetivas a médio e longo prazo. Uma delas é que a Rússia vai perder para sempre a paz e a confiança, mesmo da parte dos próprios aliados. Outra é de que o prestígio de Putin foi perdido e será difícil de recuperar. Eis alguns apontamentos para o futuro:

- assistiremos a uma *Nova Era*, com novas relações de poder entre os Estados China-EUA-Rússia e uma nova arquitetura de Segurança e Defesa no Mundo, onde passará a ter lugar a Alemanha;
- continuaremos a viver uma espécie de guerra *morna* entre os defensores das Democracias e os das Autocracias;
- teremos um cordão sanitário na Ucrânia, que funcionará como Estado Tampão e neutro;
- a União Europeia passará a ter mais peso, mais coesão e mais união;
- a NATO estará mais fortalecida, com o desiderato de novamente conter a Rússia;

- os investimentos em segurança e defesa e em autonomia industrial marcarão os próximos anos na Europa e no Mundo Ocidental em geral;
- assistiremos a uma nova Dissuasão Nuclear;
- continuaremos a clamar pela reforma da ONU, de modo a terminar com o Conselho de Segurança dos infratores, que se torna sistematicamente num caixa de ressonância.

Perante esta evolução outros mares passarão a ter um peso importante, caso do mar Báltico (ante a previsível entrada da Finlândia e da Suécia na NATO), mas também do Ártico (ante a prioridade atribuída recentemente à frota do Norte por parte da Rússia, assumidamente expansionista nessa região).

Relativamente ao futuro da Guerra na Ucrânia, só sabemos que está nas mãos de Putin. O seu poder discricionário é de tal modo elevado, que só quando entender que tem condições favoráveis para continuar a assegurar o seu projeto imperial, é que poderá optar pelo cessar-fogo e, eventualmente, por uma retirada parcial de forças. Retirada essa que não incluirá seguramente a frota do mar Negro, fundamental para o controlo militar e económico da região, mas também para a dissuasão militar e nuclear, em especial no que respeita à relação com a Ucrânia, com a NATO, os EUA e a UE.

Infelizmente para a paz no Mundo, Putin não ouviu nem leu Mikhail Gorbatchov, quando este escreveu que «na política mundial, não há tarefa mais importante – e mais difícil – do que o restabelecimento da confiança entre a Rússia e o Ocidente» e de que «a Rússia só pode ter um futuro: a democracia»⁷.

⁷ GORBATCHOV - 2021, pp. 131-133.

Bibliografia:

- Amaral, Diogo Freitas do, “História do Pensamento Político Ocidental”, Almedina, 2012.
- Chautard, Sophie, “L’indispensable de la géopolitique”, Studyrama, 2004.
- Dias, Carlos Manuel Mendes, “Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinaamentos”, Prefácio, 2005.
- Discursos de Putin, 21 de fevereiro de 2022, 24 de fevereiro de 2022, 9 de maio de 2022.
- Estratégia de Segurança Nacional da Federação Russa, 2 de julho de 2021.
- Estratégia de Segurança Nacional da Ucrânia, “Segurança Humana - a Segurança do Estado”, de 14 de setembro de 2020.
- Gorbachov, Mikhail, “Que Está em Jogo: o Futuro do Mundo Global”, Edições 70, 2021.
- Milhazes, José, “A mais breve História da Rússia: dos eslavos a Putin”, Dom Quixote, 2021.
- Ministério da Defesa Nacional, “Inquérito realizado à população portuguesa sobre Defesa Nacional e Forças Armadas”, julho de 2021.
- Nye, Joseph S., “Compreender os Conflitos Internacionais: Uma introdução à Teoria e à História”, Gradiva, 2002.
- Kissinger, Henry A., *To settle the Ukraine crisis, start at the end*, washingtonpost.com, March 5, 2014.
- Raposo, Henrique, “Um Mundo sem Europeus”, Guerra e Paz, 2014.
- Telo, António José, Borges, João Vieira, Pires, Nuno Lemos, “Dar Uma Razão à Força e uma Força à Razão”, Nexo, Alcochete, 2018.
- The Military Balance 2022, Routledge, 2022.

Sites:

- <https://cnnportugal.iol.pt/>
- <https://euromaidanpress.com/>
- <https://expresso.pt/>
- <https://foreignpolicy.com/>
- <https://geopoliticalfutures.com/welcome/>
- <https://novayagazeta.eu/articles/2022/04/29/vrazheskii-tlen>
- <https://pt.wikipedia.org/wiki/Eurasianismo>
- <https://sicnoticias.pt/>
- <https://www.aljazeera.com/>
- <https://www.bbc.com/news/live/world-europe-61124291>
- <https://www.blackseanews.net/en/read/184301>
- <https://www.defensenews.com/naval/2022/02/25/what-makes-the-black-sea-so-strategically-important/>
- <https://www.rtp.pt/noticias/>
- <https://www.transportesenegocios.pt/os-portos-maritimos-da-ucrania/>
- <https://www.understandingwar.org/>
- https://www.washingtonpost.com/opinions/henry-kissinger-to-settle-the-ukraine-crisis-start-at-the-end/2014/03/05/46dad868-a496-11e3-8466-d34c451760b9_story.html

SESSÃO SOLENE INTEGRADA NO DIA DA MARINHA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 24 de maio de 2022

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

Regressado há apenas dois dias de Faro, onde esta Academia organizou um colóquio em conjunto com a Universidade do Algarve, também no âmbito das comemorações do Dia da Marinha, saúdo de novo o Comandante da Marinha desejando que o conteúdo presente na Diretiva Estratégica recentemente publicada, venha a poder concretizar-se em todos os seus vetores.

Embora o estatuto especial que a Academia de Marinha possui como Órgão Cultural da Marinha com independência cultural e académica, leve a que não figure explicitamente na mesma diretiva, pode V^a Ex^a crer que o espírito com que foi pensada será interiorizado e seguido em todo o aplicável e muito em especial na continuação do *“fortalecimento da cultura marítima, ... contribuindo para a proximidade dos portugueses à Marinha e ao mar”*.

Na pessoa de Vossa Excelência cumprimento todos os militares presentes. Saúdo também todos os académicos que hoje se juntaram a nós. Senhores convidados e em especial os familiares e amigos do Senhor Engenheiro Pires de Lima, sejam todos bem-vindos.

A sessão de hoje iniciou-se com o reconhecimento público do trabalho de uma vida dedicada à Marinha, a Portugal e ao Mar. O Senhor Engenheiro Pires de Lima, como sócio fundador da Associação de Oficiais da Reserva Naval, honrou sobremaneira o lema desta Associação: “... e bem serviram sem cuidar recompensa”. E assim sempre foi, com um notável empenho, dedicação e mesmo amor à causa. A Marinha apenas não esteve distraída e fez-se justiça.

Durante os dois mandatos anteriores sempre a Academia de Marinha dedicou uma sessão às comemorações do Dia da Marinha, na primeira terça-feira após a realização das respetivas festividades. Pela importância do que se comemora é sempre uma sessão solene. Apenas não se realizou em 2020 por, à data, não serem possíveis as manifestações culturais deste tipo.

Porque se trata de um dia especial, tem havido o cuidado de escolher temas e oradores de reconhecida importância e prestígio. E foi assim que em anos anteriores se homenageou o VALM Ferraz Sacchetti, quinto presidente desta Academia, o então Comandante Sardinha Monteiro veio abordar *“de Vestefília às guerras de 4^a geração”*, o Professor Adriano Moreira refletiu sobre *“Um Mundo em Armistício”*, o Professor Teodoro de Matos apresentou-nos o livro por si coordenado sobre *“os Fundadores da Academia de Marinha”* nos 50 anos da sua criação e o então Comandante de Escola Naval nos trouxe uma reflexão sobre *“Sistemas de Apoio à Decisão”*.

Diz-se que se faz a guerra na demanda da paz, mas a paz dos vencedores. Porque a guerra está de novo na Europa, ela entra-nos a toda a hora pela casa dentro. Só nos mostram a componente do

“hardware”, mas os mais atentos sabem que a guerra cibernética está cada vez mais presente, mesmo quando se pensa que não é guerra por tão disfarçada e insidiosa, tal ela se apresenta. E a breve trecho será cada vez mais importante pois passará a ser apoiada pela Inteligência Artificial (a IA).

Com este envolvimento foi entendido como apropriado convidar o Senhor Engenheiro Gameiro Marques para nos vir falar da “Cibersegurança em Portugal e respetivas políticas públicas”. O Senhor Engenheiro é de todos conhecido na Marinha e ganhou na sociedade civil o respeito, o reconhecimento e a consideração que muito poucos alcançam. Com a humildade que só toca os grandes, impôs-se com toda a naturalidade sendo igual a si próprio – um competentíssimo líder que soube manter-se atualizado, acompanhando matérias de importância emergente, designadamente, as com relevância na segurança nacional.

Oficial da classe de Marinha especializado em Comunicações, concluiu em 1987 o Mestrado em *Electrical and Computer Engineering* que frequentou na *Naval Postgraduate School*, em Monterey, na Califórnia, EUA.

Depois de frequentar o *Senior Course* no Colégio de Defesa da NATO em Roma, de 2004 a 2007 foi o conselheiro militar de Marinha do Embaixador de Portugal junto da Aliança Atlântica no Quartel-General da NATO em Bruxelas, onde foi também o representante permanente de Portugal no NATO *Consultation Command and Control Board*.

Promovido ao posto de Contra-Almirante em de novembro de 2008, de Janeiro de 2009 a junho de 2013 foi o *Chief Information Officer* (CIO) da Marinha.

De 1 de Julho de 2013 a 31 de agosto de 2016 exerceu as funções de Secretário-Geral Adjunto do Ministério da Defesa Nacional e foi o representante do Ministério da Defesa Nacional na Comissão Instaladora do Centro Nacional de Cibersegurança.

Entre novembro de 2013 e abril de 2014, frequentou o 39º Programa de Alta Direção de Empresas na Escola de Direção e Negócios.

Desde 1 de setembro de 2016 exerce o cargo de Diretor Geral do Gabinete Nacional de Segurança sendo, por inerência, a Autoridade Nacional de Segurança. O Centro Nacional de Cibersegurança encontra-se na estrutura do Gabinete Nacional de Segurança.

Ao longo da sua carreira lecionou unidades curriculares relacionadas com as tecnologias da informação e da comunicação e tem proferido diversas comunicações, em várias conferências, alusivas aos temas da Gestão Estratégica, da Governação das Tecnologias da Informação, do Conhecimento Situacional Marítimo e da Segurança da Informação no Ciberespaço e publicado diversos artigos sobre os mesmos temas.

É tempo de o ouvirmos. Muito obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 24 de maio de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

O MEU ENCONTRO COM A HISTÓRIA

Comunicação apresentada pelo Académico
Carlos Monjardino¹, em 31 de maio de 2022

Sr. Presidente da Academia de Marinha,
Distintos membros da Academia de Marinha,
Excelências,
Minhas senhoras e meus senhores,

Quero agradecer o vosso convite, que muito me honra, para dar testemunho do meu encontro imprevisto com a história que foi a minha experiência como membro do Governo de Macau.

Este convite é um desafio, que aceito com muito gosto, para falar na Academia de Marinha sobre um momento decisivo para Macau, cuja história é um marco fundamental do império marítimo de Portugal na Ásia, o qual, por sua vez, é certamente um dos capítulos mais brilhantes da história da Marinha Portuguesa.

O meu encontro com a história foi breve, imprevisto e intenso e, como é próprio desses encontros, mudou a minha vida. Desde logo, nunca tinha tido nenhuma experiência da política, nem tinha exercido responsabilidades como membro de um Governo, nem conhecia Macau, a China ou a Ásia Oriental.

Com efeito, a minha vida profissional na banca concentrou-se em Portugal e na Europa, com incursões pelo Médio Oriente e África. Pela minha parte, sempre entendi que as responsabilidades que assumi em Paris, primeiro como diretor-geral da Banque Franco-Portugaise e depois como Presidente da Société Bancaire de Paris, eram incompatíveis com qualquer forma de atividade política. De resto, foi por isso que, em 1973, não pude aceitar o convite de Mário Soares para me juntar aos fundadores do Partido Socialista e, dez anos depois, pela mesma razão, entendi dever recusar o convite do Primeiro-Ministro Mário Soares para fazer parte do Governo do “Bloco Central”.

Por certo, a política era parte integrante da minha formação. Pertencço a uma velha família liberal, republicana e oposicionista. O meu Avô Augusto Monjardino foi membro da Assembleia Constituinte e Senador da Primeira República; o meu Avô Francisco Pulido Valente foi perseguido pelo regime do Estado Novo, que quis prejudicar a sua carreira universitária; o meu Pai, Pedro Monjardino, pertenceu à oposição democrática e foi preso, tal como o meu irmão mais velho, João Monjardino, que viveu no exílio em Londres desde 1962.

¹ Membro Efetivo da Classe de Artes, Letras e Ciências da Academia de Marinha

Em 1985, quando saí de Paris para voltar a Portugal, a política nacional estava num momento crucial, em que se ia decidir o futuro da democracia portuguesa e da sua integração europeia. Mário Soares desafiou-me a fazer parte da Comissão Política da sua candidatura, o MASP - Movimento de Apoio Soares à Presidência -, onde estavam os principais dirigentes do Partido Socialista, como Jorge Sampaio, António Guterres e Jaime Gama, ao lado de personalidades independentes como eu próprio, o meu primo Vasco Pulido Valente e António Barreto.

Quando aceitei o convite, Mário Soares estava em último lugar nas sondagens, atrás de Freitas do Amaral e de Maria de Lurdes Pintasilgo. Por isso mesmo, e como sempre gostei de desafios, entendi que era aí o meu lugar. Os meus Pais tinham sido amigos e companheiros de Mário Soares e de Maria Barroso, com quem partilhavam o mesmo combate político, os mesmos valores e a mesma vontade de restaurar o prestígio internacional de Portugal. Em 1969, nas vésperas da sua morte, o meu Pai tinha aceitado ser candidato pela Comissão Eleitoral de Unidade Democrática (CEUD) ao lado de Mário Soares. Em 1985, Soares era a única garantia sólida da institucionalização de uma democracia pluralista e da integração plena de Portugal na Comunidade Europeia.

A sua eleição era tão improvável, como necessária e, talvez por isso, os Portugueses decidiram que seria ele o primeiro Presidente da República civil do novo regime democrático.

Nos termos da Constituição, o Presidente da República era o responsável pelo Governo de Macau e pela descolonização de Timor-Leste, os últimos territórios do antigo império de Portugal na Ásia. Em 1986, o Presidente Mário Soares decide quebrar uma velha tradição e nomear uma personalidade civil como Governador de Macau. O Presidente toma essa decisão nas vésperas do início das conversações bilaterais entre Portugal e a República Popular da China sobre o futuro de Macau, cuja data tinha sido marcada em 1985, no quadro da visita oficial a Pequim do Presidente Ramalho Eanes.

Na ordem política nacional, o Presidente Mário Soares era responsável pelo Governo de Macau e o Primeiro-Ministro Aníbal Cavaco Silva, que dirigia um Governo minoritário do Partido Social-Democrata, era responsável pelas conversações diplomáticas sobre o futuro de Macau com a República Popular da China. Nesse contexto, era importante que a nomeação do Governador de Macau desse um sinal de convergência entre o Presidente e o Primeiro-Ministro, ujo entendimento era, a todos os títulos, essencial para garantir um quadro de estabilidade política durante as conversações com a China.

Sem surpresa para mim, Soares queria nomear uma personalidade independente da sua confiança e próxima dos sociais-democratas. Porém, a sua primeira escolha, o Professor Fraústo da Silva, não quis aceitar. A surpresa veio quando o Comandante Gomes Mota me sondou para ser Governador e, naturalmente, pedi-lhe tempo para refletir.

No intervalo, a escolha recaiu sobre o Professor Pinto Machado, que, tal como Fraústo da Silva, era um independente próximo do PSD e tinha sido mandatário do MASP. Pela minha parte, aceitei o convite de Soares para ser membro do Governo de Macau como

Secretário para a Economia, Finanças e Turismo, uma acumulação de funções sem precedentes, que considerei indispensável para poder exercer cabalmente as minhas responsabilidades. Pela sua parte, o Presidente Mário Soares decidiu que o Secretário para a Economia, Finanças e Turismo devia passar a substituir o Governador nos seus impedimentos, com o título de Governador Substituto, figura que formalmente??? não existia.

Nenhum dos membros do novo Governo português de Macau tinha a menor experiência de Macau, da China ou da política asiática, incluindo eu próprio e o António Vitorino, que tinha pertencido ao Governo do “Bloco Central” e era o outro membro da nova administração que tinha a confiança política do Presidente Soares. Essa circunstância contrastava com o Governo britânico de Hong Kong, onde o Governador era um diplomata que falava fluentemente mandarim e tinha estado em posto em Pequim. Na administração portuguesa de Macau não havia um único alto funcionário que falasse mandarim e os intérpretes oficiais do Governo era todos Macaenses, falando cantonense.

De certa maneira, estava tudo por fazer. Em primeiro lugar, era indispensável garantir um quadro de estabilidade em Macau durante as conversações e garantir, nomeadamente, que não havia nenhuma tentativa externa de perturbação da normalidade política, económica e social no Território. No mesmo sentido, era preciso acompanhar a evolução das comunidades locais, nomeadamente da comunidade macaense, num período de incerteza sobre o seu futuro, que seria determinado pelas conversações sino-portuguesas. Essa prioridade era tanto mais relevante quando as autoridades nacionais tinham decidido que não haveria nenhum processo formal de consultas em Macau no quadro das conversações com a República Popular da China.

Em segundo lugar, era necessário assegurar uma coordenação permanente e uma articulação sem falhas a todos os níveis entre o Governo de Macau e o Governo da República durante as conversações diplomáticas. No essencial, essa responsabilidade recaía sobre mim e sobre o António Vitorino, quer pela nossa relação política com o Presidente Soares e a Presidência da República, quer pelo nosso acompanhamento direto das conversações diplomáticas, em ligação com os negociadores portugueses.

Ao contrário da delegação chinesa, a delegação portuguesa encarregada das conversações com Pequim não integrava nenhum representante de Macau. Nesse contexto, eu próprio e o António Vitorino tivemos de trabalhar com os negociadores portugueses, tanto na preparação inicial das posições nacionais, como na revisão sucessiva das nossas propostas, ao longo dos meses que duraram as conversações. Como não existiam comunicações seguras entre Lisboa e Macau, quer eu e o António Vitorino, quer os negociadores principais, nomeadamente o Embaixador João de Deus Ramos, éramos obrigados a viajar constantemente para podermos falar pessoalmente em Lisboa, em Macau, ou mesmo em trânsito num aeroporto onde fosse possível trabalhar em segurança.

Em terceiro lugar, era crucial preparar a transição de Macau que, mais tarde ou mais cedo, seria parte integrante da República Popular da China. A transferência de poderes em Hong Kong estava marcada para 1997 e a parte chinesa entendia que a transferência de

soberania em Macau devia ser na mesma data - uma hipótese que recusámos liminarmente desde a primeira hora.

De facto, décadas de abandono tinham tornado Macau numa pequena cidade provinciana e decadente, ao lado de Hong Kong, que era uma grande cidade moderna e o centro cosmopolita da Ásia. A transição paralela dos dois territórios, ditada pela política de reunificação chinesa, tornava a comparação inevitável e cruel.

Nesse quadro, a prioridade do novo Governo era fazer tudo o que fosse possível para modernizar a economia, a sociedade e a administração de Macau, de modo a garantir a sua autonomia futura e impedir que Macau viesse a ser absorvido por Hong Kong quando os dois territórios passassem a fazer parte da China ou passasse a fazer parte integral da República Popular da China através da “fusão” com Zhuhai, zona limítrofe de Macau.

O Território de Macau, que vivia do jogo e do turismo, não tinha um aeroporto internacional, nem um porto moderno, tal como não tinha uma sala de concertos. Todo o património histórico construído precisava de ser restaurado e o único museu da cidade - o Museu da Marinha - teve de ser completamente refeito.

Macau não tinha uma universidade pública para formar quadros bilingues, indispensáveis para modernizar a administração e o sistema de justiça. Não havia uma Escola portuguesa digna desse nome. O desporto resumia-se ao Grande Prémio de Macau, uma formidável corrida de Fórmula 3 com uma certa projeção regional, que apoiei a fundo e que me interessava particularmente, embora a minha Mulher me tivesse proibido de participar em competições desde o nascimento da nossa primeira filha, o que não me impediu de abrir o circuito em novembro de 1986 num Ferrari a “abrir” ...

Nos arquivos da administração, encontrei dezenas de projetos sucessivamente adiados. Em dezoito meses, foi possível garantir a mobilização dos recursos financeiros, definir prioridades e encontrar os parceiros que garantiram a realização de um conjunto coerente de projetos de modernização financiados exclusivamente com os meios próprios do Território, ao longo da década seguinte. Macau passou a ter as infraestruturas indispensáveis para garantir a sua autonomia, desde o Aeroporto Internacional e o Porto de Águas Profundas à Universidade de Macau.

No mesmo sentido, a preparação da transição para a República Popular da China justificou decisões críticas para o futuro do Território. A minha primeira decisão foi fechar os acordos bilaterais com a Comunidade Europeia e com os Estados Unidos para garantir as quotas de exportação dos têxteis que eram essenciais para a economia de Macau. Dirigi pessoalmente essas negociações em Bruxelas e em Washington e pude contar, em ambos os casos, com a intervenção ativa do Presidente Soares para garantir a melhor defesa dos interesses de Macau.

A minha segunda decisão foi renegociar o contrato de jogo com a STDM de Stanley Ho até 31 de dezembro de 2001. Era importante concluir esse contrato antes dos acordos com a China fixarem uma data para a transferência de poderes que, no caso português, não tinha nenhuma referência prévia. Além disso, a definição de um prazo de vigência do contrato do jogo era indispensável para a consolidação financeira da própria STDM. A renegociação,

nomeadamente a definição das contrapartidas do contrato de jogo, asseguraram um quadro de estabilidade orçamental do Território durante os anos seguintes.

A minha terceira decisão foi dotar o fundo de pensões dos funcionários públicos da administração portuguesa de Macau com os meios financeiros que garantiam a sua autonomia para lá da transferência de poderes, no caso da futura administração chinesa do Território não estar preparada para assumir essa responsabilidade. Essa dotação foi inteiramente financiada pelo contrato do jogo, sem encargos para a República Portuguesa, embora os funcionários da administração de Macau fossem, para todos os efeitos, funcionários públicos portugueses.

Como era previsível, os representantes locais da República Popular da China fizeram tudo o que puderam para impedir a extensão do contrato do jogo de Macau até 2001. Mas, de forma inexplicável, a dotação do fundo de pensões foi também criticada em termos inaceitáveis por comentadores próximos do Governo social-democrata.

Naturalmente, tudo dependia das conversações com a China sobre o futuro de Macau. À partida, era difícil imaginar que Portugal pudesse pesar numa negociação tão desequilibrada, sobretudo depois da assinatura da Declaração Conjunta sino-britânica ter tornado irreversível a transferência de poderes.

Pela minha parte, sempre defendi uma posição de firmeza. Desde logo, na minha primeira intervenção à chegada a Macau, declarei que o novo Governo vinha em “missão de soberania”. Bem entendido, em termos diplomáticos, Portugal tinha reconhecido nas Nações Unidas que Macau era um território chinês sob administração portuguesa. Mas, até à transferência formal de poderes, Portugal devia assumir o exercício pleno da soberania em Macau para poder governar o Território, como era sua obrigação.

Por outro lado, a nossa vulnerabilidade extrema era a nossa maior força. De facto, Macau e a administração portuguesa do Território não podiam sobreviver se as autoridades chinesas não o quisessem. Mas era importante explicar à parte chinesa que nada prendia Portugal a Macau e que a administração estava preparada para partir em qualquer momento. Foi o que fiz publicamente quando senti uma pressão excessiva dos representantes locais da República Popular da China, que recuaram de imediato. Para Pequim, não havia nada pior do que um cenário em que Portugal abandonasse Macau e deitasse por terra toda a narrativa da transição pacífica no quadro do princípio “um país, dois sistemas”.

Por último, a Declaração Conjunta sino-britânica sobre Hong Kong definia um quadro de referências mínimo que servia como o ponto de partida para a negociação sobre Macau. A minha fórmula, partilhada pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Pedro Pires de Miranda, era que Portugal não podia nunca aceitar menos do que tinha sido concedido à Grã-Bretanha.

Porém, restavam duas questões decisivas que diferenciavam Macau de Hong Kong. A primeira era a data de transferência de poderes, a segunda o estatuto dos residentes de Macau que tinham direito à nacionalidade portuguesa.

Com efeito, no caso da colónia britânica existia uma data de referência. Os cem anos de vigência da concessão dos Novos Territórios terminavam em 1997 e, nos termos dos acordos

sino-britânicos, a Região Administrativa Especial de Hong Kong ia passar a fazer parte da República Popular da China nessa data. No caso da colónia portuguesa, não havia nada que fixasse um prazo de saída. Alguns espíritos admitiam a possibilidade de celebrar os 500 anos do aportamento do Capitão Jorge Álvares nas paragens do que viria a ser Macau com a transferência de poderes para a China, em 2013 ou em 2014. É impossível descrever de forma civilizada a reação das autoridades chinesas a essa possibilidade. Em alternativa, o fim do século XX era uma possibilidade razoável, que acabou por ser adotada pelas partes.

Mais importante era o estatuto da nacionalidade. No ano passado, perante a instalação do regime da lei de segurança nacional em Hong Kong, o Governo britânico alterou a posição que tinha assumido em 1984 e reconheceu que os passaportes britânicos atribuídos aos residentes de Hong Kong lhes podiam dar direito de residência na Grã-Bretanha. Pelo contrário, em 1987, Portugal impôs na Declaração Conjunta sino-portuguesa que os passaportes portugueses dos residentes de Macau eram reconhecidos pela parte chinesa como documentos de viagem fora da China. Para o Estado português, esses passaportes eram títulos de nacionalidade portuguesa plena que garantiam o direito de residência dos seus titulares em Portugal e na Comunidade Europeia, incluindo, na altura, a própria Grã-Bretanha.

Se mais não houvesse, essas duas questões chegam para reconhecer o mérito superior da negociação portuguesa que se conclui com a assinatura da Declaração Conjunta em Pequim, no dia 13 de abril de 1987.

Não esqueço o dia da cerimónia de assinatura em Pequim, em que tive a honra de participar como membro da comitiva portuguesa em representação do Governo de Macau. O acordo foi assinado pelos dois Primeiros-Ministros, Cavaco Silva e Zhao Ziyang, mas a figura dominante na cerimónia foi Deng Xiaoping, que foi o último a chegar, sozinho, e que tomou o seu lugar entre os dois Chefes de Governo. Salvo erro, Deng não tinha na altura nenhum cargo oficial e ele próprio gostava de dizer que era apenas Presidente da Sociedade de Bridge.

Deng Xiaoping foi o principal responsável pela estratégia que garantiu a extraordinária modernização da China no final do século XX, a sobrevivência do regime comunista chinês depois do fim da União Soviética e a integração da República Popular da China na ordem internacional do pós-guerra Fria.

Há 40 anos, a sua estratégia de liberalização política e económica da China criou as condições políticas e diplomáticas indispensáveis para a Grã-Bretanha e Portugal poderem negociar a transferência de soberania em Hong Kong e em Macau.

Pela minha parte, nunca tive ilusões excessivas sobre o futuro. Deng Xiaoping definiu o princípio “um país, dois sistemas” que devia garantir não só a transição pacífica de Hong Kong e de Macau para a soberania chinesa, mas também, e sobretudo, a integração pacífica de Taiwan na República Popular da China. Nesse contexto, era razoável ter uma expectativa positiva. Para Pequim, a questão essencial era a reunificação com Taiwan e a credibilidade do princípio “um país, dois sistemas” dependia da moderação chinesa em Hong Kong e em Macau e do respeito pela autonomia das duas “regiões administrativas especiais”.

Esse cálculo foi válido durante trinta anos. Com o Presidente Xi Jinping, teve início uma nova etapa política na República Popular da China, e a sua nova estratégia internacional está em rutura com a linha de Deng Xiaoping.

Em Macau, no meu encontro breve, imprevisto e intenso com a história, perdi a minha inocência política. Mas ganhei um sentimento de responsabilidade e de solidariedade com Macau que se mantém intacto até aos dias de hoje.

Muito obrigado.

A DESTRUIÇÃO MÚTUA ASSEGURADA¹

Comunicação apresentada pelo Académico
João José Brandão Ferreira, em 7 de junho

“O que mais preocupa não é o grito dos violentos, nem dos corruptos, nem dos desonestos, nem dos sem carácter, nem dos sem ética. O que mais preocupa é o silêncio dos bons!”

Martin Luther King

INTRODUÇÃO

A Segunda Guerra Mundial terminou na Europa com a rendição das forças armadas alemãs, que estavam debaixo do controlo do governo alemão do Almirante Doenitz, em 8 de Maio de 1945 e, no Oriente, com a assinatura da rendição do Japão, a bordo do couraçado Missouri, em 2 de Setembro do mesmo ano.

Quando as armas se calaram, a maior parte dos países europeus, incluindo a parte europeia da então URSS e o Japão, estavam destruídos. Muitos outros países do Extremo Oriente tinham também sofrido perdas imensas.

Os EUA emergiram então como grande potência dado o seu desenvolvimento económico, financeiro e social ter sido enorme e exponenciado pela guerra, o seu território estar incólume e os seus meios militares, os mais poderosos.

Os cerca de 250.000 mortos sustentados pelas suas Forças Armadas, apesar de severos, foram facilmente absorvidos dado a relação do potencial existente.

Mal a paz se firmou - apesar de até hoje nunca ter sido assinado, formalmente, nenhum tratado de paz com o Reich Alemão, entidade que representava a Alemanha à data do fim da Guerra – os países aliados começaram a reduzir drasticamente os seus exércitos e enviaram as tropas para casa.

Todos, menos os soviéticos.

De facto Estaline, o todo-poderoso Presidente do Partido Comunista da União Soviética, que dominava o Estado da antiga Rússia não só não reduziu os seus exércitos para números consentâneos com uma situação de paz, como os manteve em todos os países que tinham ocupado na sua marcha para Berlim, de forma a garantir que os respectivos partidos comunistas existentes, ou criados do nada, tomassem o poder.

¹ Em inglês, “MUTUAL ASSURED DESTRUCTION” - acrónimo “MAD”, que quer dizer louco....

Assim aconteceu na Hungria, Roménia, Bulgária, Checoslováquia e Polónia.

Todos os territórios alemães para lá da linha “Oder-Neisse” foram divididos e integrados na Polónia e URSS que também anexou a Estónia, Lituânia e Letónia.

Até à queda do muro de Berlim em 1989, todos estes países tiveram apenas uma soberania limitada.

A URSS apenas não ocupou os diferentes países dos Balcãs que o Presidente Tito transformou na Jugoslávia, não só porque não tinha fronteira com eles e Tito garantiu um regime comunista para a área, apesar de não completamente ortodoxo.

E, claro, por ter um milhão de homens em armas, que resistiriam a qualquer ataque soviético.

A URSS falhou o domínio da Grécia, por ter perdido a guerra civil que fomentou e apoiou através do Partido Comunista Grego, entre 1946 e 1949, e abandonou a ocupação da Áustria garantindo, porém, um estatuto de neutralidade para este país, em 1955.

Não se conhecem ainda as verdadeiras razões porque tal sucedeu.

A Alemanha foi ocupada militarmente pelos EUA, Grã-Bretanha e URSS a que se juntou a França. Ocupação semelhante ocorreu em Berlim.

O controlo político sobre o território alemão era garantido pelo Conselho de Controlo dos Aliados (CCA).

Por razões várias que não vamos analisar, não houve acordo relativamente ao futuro da Alemanha pelo que, em 1949, foi criada a República Federal Alemã, na zona ocupada por americanos, ingleses e franceses e a República Democrática Alemã, na zona de ocupação soviética.

Berlim manteve-se como estava, apesar da crise ocorrida em 1961, em que a cidade esteve cercada pelas forças soviéticas e alemãs orientais, tendo sido abastecida pelo ar, por americanos, franceses e ingleses, entre 4 de Junho e 9 de Novembro desse ano.

E que levou à construção do “muro” mais célebre do mundo...

Toda esta situação veio a dar origem à chamada “Guerra Fria”, que veio a durar até 1989 - mais concretamente até à assinatura, em Moscovo, do Tratado 2+4, em 12 de Setembro de 1990 - e ao estabelecimento da “Cortina de Ferro”, na feliz expressão de Churchill que dividiu a Europa Ocidental, de regime maioritariamente capitalista e liberal democrático e a Europa Oriental, dominada pelo Comunismo.

Tal *status quo* resultou na criação da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO, acrónimo em inglês, e OTAN, em francês), em 4 de Abril de 1949 e ao Pacto de Varsóvia, em 14 de Maio de 1955.²

Foram membros fundadores da NATO, os EUA, a Grã-Bretanha, França, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Itália, Canadá, Noruega, Dinamarca, Islândia e Portugal; sendo o Pacto de Varsóvia constituído pela URSS, Alemanha Oriental, Polónia, Checoslováquia, Hungria, Bulgária, Albânia e Roménia.

² O Pacto de Varsóvia foi extinto, em 1 de Julho de 1991. A Albânia saiu da organização, em 1968.

Pode-se ainda considerar a Guerra Civil na China, ganha pelo Partido Comunista Chinês, liderado por Mao Tse Tung, entre Março de 1946 e Maio de 1950, e a Guerra da Coreia, entre 25 de Junho de 1950 e 27 de Julho de 1953, como directamente relacionados com o fim do segundo conflito mundial e o estabelecimento da Guerra - Fria.³ (uma segunda Cortina de Ferro...).

HISTORIAL DA “MAD”

“MAD é um produto da doutrina da retaliação maciça da década de 1950 e, a despeito das tentativas de redefini-la em termos contemporâneos, como resposta flexível e dissuasão nuclear, permaneceu o tema central do planeamento americano de defesa por bem mais que três décadas”.

Alan J. Parrington
Coronel USAF

No fim da II Guerra Mundial ocorreu um facto que iria para sempre, mudar a vida no planeta, a estratégia e o emprego das forças militares.

Estamos a referir-nos ao aparecimento da arma atómica que foi desenvolvida secretamente pelos alemães e americanos, durante o conflito, cabendo aos americanos a primazia de a tornarem operacional, tendo efectuado o primeiro teste, em 16 de Julho de 1945.⁴

Já no fim da guerra, esta arma foi usada operacionalmente para quebrar de vez a vontade de resistência japonesa, sobre as cidades de Hiroxima e Nagasaki, respectivamente, em 6 e 9 de Agosto de 1945. E também para colocar os russos “em sentido”...

O incrível poder destruidor desta nova arma ficou bem à vista de todos, gerando-se um temor generalizado, havendo ainda uma grande ignorância sobre os efeitos das radiações e do espaço temporal e físico em que se fariam sentir.

Entende-se por bomba nuclear ou atómica, um dispositivo explosivo cujo poder destruidor resulta de reacções nucleares, tanto de fissão, como de uma combinação de fissão e fusão. Qualquer das reacções liberta enorme quantidade de energia a partir de pequenas quantidades de matéria (só para se ter uma ideia, o primeiro teste de uma bomba de hidrogénio libertou uma quantidade de energia equivalente a 20 mil toneladas de TNT...).

Esta energia é, basicamente, obtida pela desintegração dos núcleos atómicos (mais pesados) do urânio ou do plutónio, em elementos mais leves, depois de bombardeados por neutrões.

Ao bombardear-se um núcleo produzem-se mais neutrões que, por sua vez, bombardeiam outros núcleos, gerando-se uma reacção em cadeia.

³ O conflito na China já vinha bem de trás e só foi oficialmente declarado o seu fim, em 1991.

⁴ A data de início do projecto – que ficou para a História, como “Projecto Manhattan”, chefiado por Julius Robert Oppenheimer (1904-1967) – ocorreu a 21 de Outubro de 1939. Já o primeiro teste de uma arma de fusão ocorreu, em 1 de Novembro de 1952. O último teste nuclear conhecido ocorreu, em 23 de Setembro de 1992. O total de testes foi de 1.054. Os EUA são o único país que empregou até hoje, armas nucleares durante um conflito. (wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3).

O isótopo mais utilizado para sofrer fissão nuclear é o urânio – 235, o qual ao capturar um neutrão se transforma em U – 236.

A energia libertada na explosão segue a famosa equação de Einstein, $E=mc^2$, onde “E” é a energia libertada, “m”, é a massa da bomba que explode e “c”, é a velocidade da luz.

A URSS não perdeu tempo e conseguiu desenvolver a sua própria arma, em 1949, quando detonou a sua primeira bomba, em 29 de Janeiro desse ano.

A consequência de tudo o atrás apontado foi que os exércitos alinharam-se frente a frente, sobretudo na Europa - na tal Cortina de Ferro – e a estratégia passou a ser indirecta, usando-se todos os tipos de coação, mas evitando-se (até hoje) o confronto directo entre as duas superpotências – a que se deve juntar a China que entretanto também entrou para o clube nuclear, ao detonar a sua primeira bomba em 16 de Outubro de 1964 – dado o grau de destruição que tal podia implicar.⁵

Sem embargo, de continuar a haver dezenas e dezenas de conflitos e guerras, um pouco por todo o mundo em que os EUA e a URSS e respectivos aliados, se confrontavam através de terceiros países.

Desde 1945 até meados dos anos 90, estima-se que tenham havido cerca de 125 milhões de mortos, em 149 guerras, em todo o mundo.⁶

Aparentemente o único conflito em que ambos os países estiveram quase a entrar em guerra aberta foi na Crise dos mísseis de Cuba, entre 16 e 28 de Outubro de 1962, resolvida “in extremis”, com cedências de parte a parte.⁷

Ora com a Estratégia e a Geopolítica seriamente condicionadas pela existência das armas nucleares, cuja evolução tecnológica e capacidade destruidora nunca mais parou de aumentar, foi necessário desenvolver uma estratégia específica para o desenvolvimento, instalação, uso e controlo dessas mesmas armas nucleares.

Assim nasceu a MAD.⁸

⁵ A China realizou o seu último teste nuclear, em 29 de Julho de 1996.

⁶ Estimativa de John Otranto, da “Global Care”, Munique, Alemanha.

⁷ A “Crise” foi resolvida com a retirada dos mísseis soviéticos de Cuba; retirada dos mísseis americanos da Itália e Turquia; acordo sobre a não invasão americana de Cuba e o estabelecimento de uma linha directa entre Moscovo e Washington. A famosa “linha, ou telefone vermelho”.

⁸ E para a percebermos cabalmente teríamos que fazer uma incursão sobre as principais teorias geopolíticas, que foram influenciando os decisores políticos contemporâneos, e sua evolução, nomeadamente as desenvolvidas pelo alemão Friedrich Ratzel (30/8/1844), o sueco Rudolf Kjellén (13/6/1864 – 14/11/1922); e depois pela “Escola de Geopolítica de Munique”, do General alemão Karl Haushoffer (27/8/1869 – 10/3/1946); o Inglês Halford Mackinder (15/2/1861 – 6/3/1945); O Almirante americano Alfred Mahan (27/9/1840 – 1/12/1914); o Almirante francês Raoul Castex (27/10/1878 – 10/1/1968 e o americano Nicholas Spykman (13/10/1893 – 26/6/1943). Mas tal sai fora do âmbito deste trabalho.

DESENVOLVIMENTO DA “MAD”

“A espessura das muralhas é menos importante
Que a vontade de a defender”.

Tucídides (460-395 AC).

A MAD acaba por ser a estratégia da Dissuasão levada ao seu último extremo.

De facto, a doutrina é baseada no pressuposto de que um ataque maciço com armas nucleares levaria à destruição do inimigo, mas que este conseguiria retaliar causando igualmente a destruição do atacante.

Durante cerca de 40 anos o mundo assistiu, simultaneamente, à escalada na multiplicação e sofisticação de armas e vectores de lançamento e à negociação de tratados que regulassem, limitassem ou interditassem o seu uso e número!

Mesmo que à partida os não quisessem utilizar...

As primeiras referências que se podem encontrar relativamente ao conceito de MAD encontram-se no escritor inglês Wilkie Collins, que escreveu ao tempo da Guerra Franco-Prussiana, em 1870, o seguinte: “Eu começo a acreditar em apenas uma influência civilizacional - a descoberta um destes dias de um agente destruidor tão terrível que a guerra significaria a aniquilação e os medos humanos, forçá-los-iam a manter a paz”.

Seguiu-se Michael Jordan Gatling que inventou a metralhadora rotativa com o seu nome, com a intenção de mostrar a futilidade da guerra.

Alfred Nobel, depois de inventar a dinamite, em 1867, também declarou “o dia em que dois exércitos se possam aniquilar mutuamente, num segundo, todas as nações civilizadas, há que ter esperança, abster-se-ão de entrar em guerra e licenciarão as tropas”.

Na sua obra “O Futuro da Guerra”, publicado em 1898, Jan Gotlib Blach, argumentou que nenhum estado podia fazer a guerra nas modernas condições de então, sem graves destruições na sua sociedade, mesmo que fosse vitorioso.

Acreditava, assim, que a guerra fosse impossível a não ser pelo preço do suicídio.

Nikola Tesla, em 1937, publicou um tratado “A Arte de Projectar Energia Concentrada e não Dispersiva, através do meio natural”, em que elaborava sobre armas de feixes de partículas, que denominava como uma “super arma, que poria fim a todas as guerras”.

Finalmente o memorando conhecido como de Frisch - Peirls, de Março de 1940, antecipava a dissuasão como a principal estratégia para combater um inimigo que dispusesse de armas nucleares.

Nos primeiros tempos da Guerra - Fria tanto os EUA como a URSS não tinham meios para se atacar mutuamente com armamento nuclear.

Apenas com o desenvolvimento da aviação passaram a dispôr de um vector para penetrar no território do potencial inimigo.

As primeiras aeronaves com esta capacidade foram os B-36 e o TU-95 e a primeira estratégia dos EUA, proclamada pelo Secretário de Estado, do Presidente Dwight Eisenhower, John Foster Dulles, foi a de um maciço ataque contra a URSS, caso esta invadisse a Europa Ocidental, independentemente do armamento utilizado.

A partir daqui foi sendo desenvolvida a tríade de armamento e lançadores relativamente ao uso da arma atómica: os aviões bombardeiros de longo alcance, que poderiam ser posicionados no ar, ou em locais a salvo de ataques; os mísseis balísticos intercontinentais, baseados em silos blindados e mísseis balísticos lançados a partir de submarinos.

Desenvolveram-se ainda, sobretudo a partir dos anos 80, mísseis tácticos de curto e médio alcance, alguns dos quais montados em plataformas móveis.

Por altura da crise dos mísseis de Cuba (e da Turquia...), em 1962 – que foi a época em que, até hoje, estivemos mais perto de uma guerra nuclear, já os EUA e a URSS tinham capacidade de lançar mísseis a partir de submarinos.

Esta “tríade” garantia, finalmente, a MAD, já que seria impossível num primeiro e único ataque, destruir todo o potencial do inimigo e garantia a este, retaliar o que, por sua vez, levaria à destruição do oponente.

A detonação destas armas não afectaria, porém, apenas o território desses dois países já que a acção destas armas, além de causar destruição através do sopro (ondas de choque) e calor a uma escala até então, inaudita, poluiria o ar, a água, a terra, os animais e plantas, enfim tudo, com partículas radioactivas, cuja devastação nos humanos seria terrível, afectaria a meteorologia e seria prolongada no tempo e variada no espaço.

Não havendo maneira de saber a sua verdadeira extensão e consequências do seu impacto.

A escalada, todavia, não parou.

A USAF criou o Comando Aéreo Estratégico (SAC), em 1955, e chegou a ter um terço dos seus aviões em alerta prontos a descolar em 15’ e aptos a atacarem alvos pré-designados dentro da URSS. O Presidente Kennedy alocou fundos para se aumentar esta prontidão para metade dos aviões em alerta...

As capacidades dos aviões não pararam de aumentar e a sua autonomia foi aumentada através do reabastecimento no ar.

Durante períodos de maior tensão, havia aviões no ar permanentemente de modo a garantir uma retaliação mais rápida.

No princípio dos anos 60 o Secretário de Estado Robert McNamara proclamou a doutrina MAD.

Porém esta doutrina previa o perigo real de um dos contendores tentar a aniquilação do outro, com um ataque de surpresa devastador e conseguir “ganhar” uma guerra desta magnitude.

Deste modo um ataque de retaliação só seria possível caso a nação atacada dispusesse de meios capazes de o lançar, ou seja, que tivesse a capacidade de sobreviver ao ataque inicial.

Tentou-se responder à questão através de aviões em alerta no ar, já referido, mas tal decisão era muito dispendiosa e não havia garantias de que as defesas aéreas soviéticas não conseguiriam abater os aviões antes de eles realizarem o ataque.

Deste modo passou a dar-se prioridade aos mísseis balísticos intercontinentais (ICBM), relativamente aos bombardeiros.

Mas foi apenas com a capacidade de lançar estes mísseis, a partir de um submarino, que esta capacidade de sobrevivência e para realizar um ataque retaliatório ficou garantida, já que seria praticamente impossível detectar e destruir a totalidade da frota.

O ano de 1959 marca a entrada ao serviço destes submarinos designados “classe George Washington”.

Inventou-se, entretanto, a bomba de hidrogénio ou termonuclear, cuja primeira detonação (a bomba “Ivy Mike”) ocorreu, em 1 de Novembro de 1952, em Eniwetok (EUA) – um atol das Ilhas Marshall - e que se revelou ser cerca de 750 vezes superior às das primeiras bombas atómicas.

Estas bombas são baseadas na “fusão” e não na “fissão” nuclear.⁹

Apareceu ainda a “bomba de neutrões”.

Esta bomba é a última variante da bomba atómica, constituído por um dispositivo termonuclear pequeno, com corpo de níquel ou crómio, onde os neutrões gerados na reacção de fusão não são absorvidos pelo interior da bomba, escapando-se para a atmosfera.

A sua principal acção destruidora deriva da emissão de raios X e neutrões de alta energia.

A principal característica desta arma é que apenas actua sobre organismos vivos, deixando intactas todas as infraestruturas e armamento podendo, inclusive, ser utilizada sobre território amigo que esteja ocupado.

Uma arma destas se for usada, por ex. contra uma divisão blindada, deixaria os veículos intactos e as guarnições mortas no seu interior.

Daí que esta arma tivesse sido apelidada pelos soviéticos de “bomba capitalista”.¹⁰

Com o fim da Guerra – Fria o arsenal destas bombas foi sendo desmantelado, tendo as últimas armas sido destruídas, em 2003.

As forças nucleares foram-se desdobrando entre o nível tático e estratégico.

A partir de 1961 e até ao fim da Guerra - Fria, em 1990, passou a haver sempre no ar um avião especialmente concebido para servir como um comando aéreo de emergência, iniciado com aviões EC-135.

⁹ A maior bomba de hidrogénio detonada pelo homem teve um poder de destruição 4000 vezes superior ao da bomba de Hiroshima (teste de “Castle Bravo”, realizado em 1 de Março de 1954, pelos EUA).

¹⁰ A invenção da bomba de neutrões é atribuída a Samuel Cohen, que desenvolveu o conceito, em 1958, tendo o primeiro teste sido realizado, em 1963, no deserto do Nevada. A sua produção foi suspensa pelo Presidente Carter, em 1978, e retomada pelo Presidente Reagan, em 1981.

Ainda nos anos 60 tanto os soviéticos como os americanos desenvolveram sistemas de mísseis antibalísticos, respectivamente os A35 e os LIM-49 (Nike Zeus) que poderiam colocar em causa a MAD, já que estariam aptos a interceptar e destruir os ICBM lançados destruindo assim a dissuasão e, com ela, a própria doutrina.

Deste modo desenvolveu-se os “multiple independently targetable re-entry vehicle” (MIRV).

Ou seja, cada ICBM podia ser equipado com várias cabeças de guerra separáveis e deste modo garantir novamente a MAD, na sua plenitude, já que anulava a capacidade da Defesa Aérea em conseguir destruir todos os alvos.

Os primeiros MIRV continham no início apenas três cabeças de guerra independentes (os mísseis Minuteman), mas passado algum tempo, por exemplo, já o LGM-118A “Peace Keeper”, transportava 10 cabeças de guerra cada com a potência de 300 quilotoneladas de TNT...

O que equivalia, na sua totalidade, a 230 bombas iguais às utilizadas em Hiroxima!

Mas os soviéticos reportaram que independentemente do tipo de arma nuclear usada, a retaliação seria massiva.

Também ao nível dos MIRV houve uma escalada a partir de 1976, quando os mísseis SS-18 “Satan”, soviéticos, foram instalados já que as suas numerosas ogivas independentes podiam colocar em causa a sobrevivência dos silos dos Minuteman III, o que levou alguns estrategas americanos a pensarem que um primeiro ataque estava a ser preparado.

Foi o bastante para os EUA desenvolverem os “Pershing II”; os “Tridente I e II”, bem como os mísseis MX e o bombardeiro B-1.

Para completo entendimento do acima dito é necessário dizer que os ICBM baseados em terra são considerados os mais capazes para um primeiro ataque ou mesmo para um segundo ataque retaliatório, já que a sua precisão (erro circular provável) e fiabilidade é superior aos mísseis lançados de submarino; o tempo de resposta é muito superior ao dos aviões e têm a capacidade de destruir, apenas com um míssil devido à sua capacidade MIRV, vários alvos em simultâneo.

Ora isto conferia vantagem a quem atacasse primeiro.

A Doutrina MAD foi modificada, em 25 de Julho de 1980, com a Directiva 59 do Presidente Jimmy Carter, que fez adoptar a “Countervailing Strategy”, da autoria do Secretário de Defesa Harold Brown.

Basicamente esta doutrina defendia que qualquer ataque à URSS devia privilegiar a sua classe dirigente e depois alvos militares e não as cidades e população. Isto visava que a URSS se rendesse antes destas (ou os EUA), estivessem completamente destruídos.

Ora esta doutrina desequilibrava a MAD no sentido em que tinha uma estratégia ganhadora e não completamente dissuasora.

Mas foi exactamente esta estratégia que foi desenvolvida pelo Presidente Ronald Reagan, com a sua Iniciativa Estratégica de Defesa (SDI), conhecida pela “Guerra das Estrelas”.

O seu objectivo era o de desenvolver tecnologia militar capaz de destruir os mísseis soviéticos após o seu lançamento, mas baseada no Espaço.

Todos aqueles que acreditavam na MAD criticaram o projecto a começar pelos soviéticos, pois tal poderia provocar uma nova corrida aos armamentos além de causar problemas políticos pela desestabilização que criaria.

Mas acabou por ser a incapacidade da liderança comunista em conseguir acompanhar económica, financeira e tecnologicamente esta prevista corrida, que ajudou à implosão do regime soviético.

Acompanhando a grande desestabilização ocorrida na Polónia, causada pela acção do Sindicato Solidariedade e do seu líder Lech Walesa; a acção do Papa João Paulo II e a deterioração do controlo político e social por parte das lideranças políticas na URSS e seus satélites europeus, que levou à queda do Muro de Berlim, em 1989 e ao subsequente fim da Guerra - Fria.

Com isto a MAD ficou em estado de hibernação.

À medida que se foi desenvolvendo a doutrina MAD e se assistia a uma corrida desenfreada ao aumento do número, tipo e melhoria tecnológica de todas as armas, equipamentos e defesas várias foram surgindo também, tentativas de desanuviamento, limitação e até propostas de destruição equitativa de armamentos.

Estas tentativas de acordo foram muito prejudicadas pelos numerosos períodos de crise e desconfiança mútua.

Em 9 de Julho de 1955, foi publicado o “Manifesto Russell – Einstein, por Bertrand Russell. Este manifesto destacava os perigos das armas nucleares e pedia aos líderes internacionais que buscassem formas de resolução pacífica para os conflitos.

Os signatários incluíam onze cientistas e intelectuais de renome (como Albert Einstein). Este manifesto deu origem a várias conferências patrocinadas pelo filantropo Cyrus S. Eaton, que se realizaram na sua terra natal, Pugwash, na Nova Escócia.

Para além do Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares (TNT), e da Agência Internacional de Energia Atómica (AIEA), à frente referidas, conseguiu-se assinar o Tratado de Interdição Parcial de Ensaios Nucleares, em 1963, pelo qual foram restringidos os testes nucleares na modalidade de “subterrâneo”, a fim de evitar a contaminação do meio ambiente.

Em 1996, foi assinado outro Tratado de Interdição Completa de Ensaios Nucleares, que proíbe qualquer tipo de testes com armas desse tipo. Aderiram a este tratado 44 países, mas em 2012 ainda faltava a ratificação de 12 deles.

À margem da ONU foram tentados acordos de limitação e uso das armas nucleares, entre os EUA e a URSS, mais tarde Federação Russa.

São exemplos disso:

- As Conversações para a Limitação das Armas Estratégicas (SALT) traduziu-se em rondas de conversações bilaterais, sobre o controlo de armas. As duas rondas de negociações ficaram conhecidas por SALT 1 e SALT 2.

- SALT 1; estas conversações iniciaram-se em Helsínquia, em Novembro de 1969 (mais tarde também, em Viena) e deram origem ao SALT 1 – Tratado de Limitação de Armas Estratégicas, assinado em 26 de Maio de 1972, em Moscovo, por Leonid Brezhnev e Richard Nixon.

Este tratado congelou o número de lançadores de mísseis balísticos estratégicos e permitiu o acrescento de mísseis balísticos lançados de submarino, apenas depois dos velhos lançadores de ICBM e SLBM terem sido desmantelados; limitou o número de ICBMs que estivessem dentro do alcance, na fronteira Nordeste dos EUA e na fronteira Noroeste da URSS. E limitou o número de submarinos nucleares a serem operados pelos EUA e pela NATO, a 50, com um máximo de 800 SLBM.

- Tratado de Mísseis Anti - Balísticos (ABM Treaty) – Este tratado estava incluído no SALT 1 e destinava-se a limitar o número de sistemas de mísseis antibalísticos usados na defesa de áreas. Nos termos do tratado cada país ficava limitado a ter dois complexos de mísseis, não podendo exceder cada um, 100 mísseis.

O Tratado entrou em vigor por 30 anos.

Quando a URSS deixou de existir, em Dezembro de 1991, o tratado continuou em vigor tendo os novos países daí nascidos, o Cazaquistão, a Bielorrússia e a Ucrânia, entregue as armas nucleares baseadas no seu território, à Rússia.

Em 13 de Dezembro de 2001, o Presidente George W. Bush informou que os EUA se iam retirar do Tratado.

- SALT II – Estas conversações ocorreram entre 1972 e 1979 e são uma continuação das SALT I. Estas conversações levaram à assinatura do Tratado SALT II, que visava a redução mútua das forças estratégicas de todas as categorias, para 2250 lançadores, para cada lado. O Tratado foi assinado em 18 de Junho de 1979, em Viena, pelos presidentes Jimmy Carter e Leonid Brezhnev.

O Tratado bania ainda novos programas de mísseis, limitando também, o número de mísseis com capacidade MIRV, a 1320.

Seis meses depois de o tratado ter sido assinado, a URSS invadiu o Afeganistão e a Casa Branca referiu ter descoberto uma brigada soviética, em Cuba, pelo que os EUA nunca ratificaram o tratado, embora tenham honrado os seus termos até 1986. Os soviéticos acabaram também por não o ratificar. Terminou em 31 de Dezembro de 1985 e não foi renovado.¹¹

Os acordos SALT foram sucedidos pelos tratados START, em 1991.

¹¹ Ver http://en.Wikipedia.org/wiki/Strategic_Arms_Limitation_Talks (01/11/2017).

- Entretanto foi assinado em 8 de Dezembro de 1987, em Washington, D.C., pelos Presidentes Gorbachev e Reagan, o Tratado sobre Forças Nucleares de Alcance Intermédio (INF Treaty).

Este tratado, que se tornou efectivo a partir de 1 de Junho de 1988, destinou-se a eliminar todos os mísseis convencionais e nucleares e os seus lançadores com alcances entre os 500 e 1.000 Km e entre 1.000 e 5.500 Km, à excepção dos mísseis lançados de submarinos.

Em Maio de 1991, 2692 mísseis tinham sido eliminados (846 dos EUA e 1846 soviéticos), a que se seguiu um período de 10 anos de inspecções de verificação mútua, nos diferentes locais.

Deve recordar-se que este acordo – talvez dos mais notáveis que se tenham feito – seguiu-se à reacção ocidental (NATO) de contrabalançar os mísseis SS-20 soviéticos entretanto surgidos, no início de 1977, com a instalação de 108 modernos mísseis Pershing II, na República Federal Alemã e 464 BGM-109 mísseis de cruzeiro, na Bélgica, Itália, Holanda e Grã-Bretanha, com início em Dezembro de 1983.¹²

Por esta altura a URSS montou, possivelmente, a maior campanha de propaganda a nível mundial, jamais levada a cabo, contra a instalação destas armas, fomentando uma onda enorme de manifestações pacifistas, na Europa Ocidental e EUA.

Sem embargo, os mísseis foram instalados.

Em 13 de Dezembro de 2001, o Presidente George Bush deu o pré-aviso de seis meses de que os EUA iriam abandonar o Tratado ABM, de modo a que o seu país pudesse desenvolver um programa com o nome de “National Missil Defense” (NMD), o que violava o tratado.

Na sequência, em 10 de Fevereiro de 2007, o Presidente Vladimir Putin declarou que o Tratado INF já não servia os interesses da Rússia e que a sua saída do mesmo, dependia da intenção dos EUA em colocar o sistema de defesa contra mísseis, chamado “Sistema de Defesa de Mísseis de Médio Alcance, Baseado em Terra”, na Polónia e República Checa (mais tarde o plano foi alterado para se colocar mísseis MK-41, em bases na Polónia e Roménia).

A posição russa também pode estar relacionada com a China que está a desenvolver armas de curto e médio alcance, e não está vinculada ao Tratado INF.

Desde 2012 tem havido queixas mútuas de ambos os países (Rússia e EUA), de cada um estar a violar o tratado por diferentes razões.

- Tratado de Redução de Armas Estratégicas (START). O primeiro tratado (START I), foi assinado em 31 de Julho de 1991, em Moscovo, pelos Presidentes George W. Bush e Mikhail Gorbachev. Entrou em vigor, em 5 de Dezembro de 1994.

Foi proposto e inspirado pelo então Presidente Ronald Reagan, em 9 de Maio de 1982.

Este tratado limitava o número de ICBMs e bombardeiros a 1.600 e 6.000 cabeças de guerra nucleares. Foi o tratado mais complexo e alargado de controlo de armas efectuado em

¹² Ver http://en.Wikipedia.org/wiki/Intermediate-Range_Nuclear_Forces_Treaty (01/11/2017).

toda a História. Na fase final da sua implementação, em 1991 resultou na remoção de cerca de 80% das armas nucleares estratégicas existentes.

O START I expirou em 5 de Dezembro de 2009.

- O Tratado START II foi assinado em 3 de Janeiro de 1993, em Moscovo, pelos Presidentes George H. Bush e Boris Yeltsin, sendo efectivo, em 14 de Abril de 2000. Este tratado bania o uso de MIRVs em ICBMs. Este tratado foi ractificado por ambos os países, mas nunca entrou em vigor, pois a URSS retirou-se do tratado em resposta à saída dos EUA do Tratado ABM.

- Entretanto, em 2001, o Presidente George W. Bush apresentou um plano para reduzir a força de mísseis dos EUA de 6.000 para entre 1.700 e 2.200. Tal plano deu origem ao Tratado “SORT” (no fundo o substituto do START II) – Tratado de Redução de meios Ofensivos Estratégicos – assinado em Moscovo, pelos Presidentes G. W. Bush e Vladimir Putin, em 24 de Maio de 2002, o qual reduziu o arsenal para os números acima apontados. Entrou em vigor, em 1 de Junho de 2003, depois de ractificado.

Expiraria em 31 de Dezembro de 2012, caso não fosse substituído pelo tratado “NEW START”.

- NEW START – foi assinado, em Praga, em 8 de Abril de 2010, pelos Presidentes Obama e Medvedev, tornando-se efectivo, em 5 de Fevereiro de 2011. O nome completo do tratado é Medidas para Maiores Reduções e Limitações de Armas Estratégicas Ofensivas. Está previsto durar até 2021, com opção de 2026. Este tratado substitui todos os tratados START e SORT e prevê a redução do número de lançadores de mísseis estratégicos nucleares, para metade. Um novo mecanismo de verificação e inspecção será estabelecido. E não limita o número de cabeças de guerra em depósito, operacionais mas inactivas, que se contam por muitos milhares nos arsenais de ambos os países.

Existem especulações sobre como a actual administração americana (Presidente Donald Trump), irá reagir à continuação deste tratado.

Para além de tudo isto houve acordos diferentes um pouco por todo o mundo, de que são exemplos os Tratado de Pelindaba, em 1964, que proibiu as armas nucleares em muitos países de África e o Tratado de Tlatelolco, em 1967, que proibiu qualquer produção ou utilização de armas nucleares na América Latina e no Caribe.

Em 2006 uma “Zona Centro Asiática Livre de Armas Nucleares” foi estabelecida entre as outrora Repúblicas Soviéticas da Ásia Central.

O Tribunal Internacional de Justiça (ONU) emitiu, em meados de 1996, um parecer, indicando que o uso ou ameaça de uso, de armas nucleares seria uma violação de vários artigos da Lei Internacional, incluindo as Convenções de Genebra; de Haia; a própria Carta das Nações Unidas e a Declaração Universal dos Direitos do Homem.

E o Comité Internacional da Cruz Vermelha apelou aos Estados para não usarem essas armas, independentemente de as considerarem legítimas ou não.

A MAD NO MUNDO CONTEMPORÂNEO

“Na maioria das sociedades actuais falta geralmente aos homens públicos o valor não só para ousar o bem, mas até, para praticar fracamente o mal.”

Alexandre Herculano (História de Portugal, Bertrand, Lisboa, 1980-82, T.1, p.10)

Presentemente para além das cinco potências que têm lugar cativo no Conselho de Segurança da ONU, (os EUA, a Federação Russa, a China, a França e a Grã-Bretanha) justamente por possuírem capacidade nuclear, após a fundação desse fórum que pretende ser a fonte do Direito Internacional e obter a resolução dos conflitos por meios pacíficos – o que na realidade nunca conseguiu – existe conhecimento dos seguintes países, com essa capacidade:

- A Índia, desde 18 de Maio de 1974 (data do primeiro teste nuclear);
- O Paquistão, desde 28 de Maio de 1998;
- Israel, desde o final dos anos sessenta (embora nunca o tenha reconhecido, ou desmentido, oficialmente);
- A Coreia do Norte efectuou seis ensaios nucleares desde 9 de Outubro de 2006 até hoje, não se conhecendo a sua verdadeira capacidade.

Em 1 de Julho de 1968, foi assinado o Tratado de não Proliferação de Armas Nucleares (TNP), numa tentativa de conter a multiplicação de países com esta capacidade. Este tratado tornou-se efectivo desde 5 de Março de 1970 e foi assinado por 189 países, incluindo os cinco países que detêm armas nucleares e fazem parte do Conselho de Segurança da ONU – e que detêm cerca de 90% das armas nucleares existentes (a China e a França, porém, só ratificaram o tratado, em 1992).

Estes países comprometeram-se a limitar os seus arsenais e a não transferir as suas armas para países que não tivessem essa capacidade nem a ajudarem a obtê-la.

A Coreia do Norte retirou-se do Tratado, em 2003, ao passo que o Brasil aderiu, em julho de 1998.

Só a República da África do Sul, que tinha construído armas nucleares no passado, desmontou todo o seu arsenal após o fim do “Regime de Apartheid” e aderiu ao TNP.

Todavia, a Índia, o Paquistão e Israel, não fazem parte do tratado.

Este tratado foi renegociado, em Maio de 2010, na sede da ONU, em Nova Iorque, tendo havido consenso em interditar o uso de armas de destruição maciça em todo o Médio Oriente; foi acordado ainda a redução dos arsenais dos primeiros países a possuir armas nucleares e a relatar tais reduções; obteve-se ainda o acordo de Israel para autorizar visitas às suas instalações da Agência Internacional para a Energia Atómica (AIEA), fundada, em 1957, no âmbito das Nações Unidas.¹³

¹³ Esta Agência foi estabelecida a fim de fomentar as aplicações pacíficas da tecnologia nuclear; fornecer salvaguardas internacionais contra o seu uso indevido e facilitar as medidas de segurança na sua aplicação.

Todos os países estão, sem embargo, autorizados a desenvolver tecnologia nuclear para fins pacíficos, desde que monitorizados pela AIEA.

No entanto torna-se muito difícil e até contraditório, a existência desse acordo e a pressão efectuada sobre outros países nesse sentido quando há países que não o assinaram, ao passo de que aqueles que já a possuem, não mostram sinais de renúncia a essa capacidade, tão pouco a reduzir sequer, faseadamente, o seu potencial.

Porque é que a uns lhes é outorgado o direito a deterem este tipo de armas e a outros não?

Um dos países que pretende, aparentemente, entrar para o “clube” é o Irão, que conta com a oposição estrita de Israel e, por arrastamento dos EUA. E que já esteve a um passo de ser atacado, em 2012.

Deve ainda recordar-se que Israel, em 1981, atacou o reaktor nuclear em construção, em Osirak, no Iraque, a fim de impedir que esse país pudesse vir a ter capacidade nuclear.

Fê-lo com uma “bomba suja”, isto é, uma bomba não nuclear, mas radioactiva, causando a morte a milhares de iraquianos.

Atacou ainda um outro reaktor nuclear, que estava a ser construído na Síria, em 2007.

E a razão principal para o ataque ao Iraque, em 2003, por parte da coligação internacional chefiada pelos EUA, foi a alegação (nunca provada) de que aquele país estava a desenvolver armas de destruição maciça.

Muitos outros países existem que têm capacidades para a breve trecho terem reactores nucleares capazes de fabricarem ogivas atómicas como são o Brasil, a República da África do Sul, a Alemanha, o Japão, o Canadá, a Austrália e, se para tal estiverem virados, a Argentina, o México, a Espanha, a Itália e a Turquia.

Um dos problemas existentes no âmbito nuclear chama-se Coreia do Norte, o que ameaça desestabilizar toda a região, sem que se possa discernir qualquer estratégia nacional, tão pouco qualquer interesse vital em jogo, que o justifique.

Outra ameaça que existe há muitos anos é o do roubo e tráfico de uma arma nuclear, o que foi exponenciado na altura, pela fragmentação e debilidade do Estado Soviético, após a queda do muro de Berlim, em 1989, e que levou em consequência, à independência de muitas das Repúblicas Soviéticas da Ásia Central e Cáucaso.

Tal receio persiste, não só pela proliferação destas armas como da sua miniaturização e melhoria da tecnologia disponível e pelo aumento geométrico das ameaças terroristas um pouco por todo o lado.

Tal só não ocorreu, estamos em crer, por um cuidado extremo que se pensa existir na segurança das instalações onde este material é guardado e na selecção do pessoal que as utiliza, como também na dificuldade em operacionalizar um vector de lançamento destas armas, e mesmo o de detoná-la num local previamente escolhido.

Tal pode resolver-se através de um Estado que decida, ele próprio, usar de métodos terroristas como pode vir a ser o caso da Coreia do Norte...

Finalmente não é de excluir a ocorrência de um acidente, como aqueles que já se deram em centrais nucleares, com consequências que apenas se podem imaginar.

Depois da implosão da URSS, e da “descolonização” levada a cabo em variadas repúblicas soviéticas, a completa libertação dos países da Europa de Leste e assinatura do Acordo 2+4, que levou à reunificação da Alemanha Ocidental com a Alemanha “Central”, as relações entre a Federação Russa e os EUA (bem como com os países da Europa Ocidental, sofreu uma grande distensão e melhoria.

As relações entre os EUA e a China também melhoraram, para o que muito contribuiu a entrada da China para a Organização Mundial do Comércio (OMC) e a adopção por parte de Pequim da fórmula “um regime, dois sistemas”.

Em Junho de 2002, porém, o Presidente George W. Bush retirou os EUA do Tratado de Mísseis Anti - Balísticos, o que não agradou a Moscovo.

As razões invocadas eram as de que o sistema de defesa que queriam construir tinha uma capacidade nuclear restrita, destinando-se apenas a evitar qualquer tipo de chantagem por países com capacidade nuclear limitada e não se destinava a alterar a relação entre os EUA e a Rússia.

Tal, porém, punha em causa a MAD e não agradava à Rússia, já que a sua capacidade nuclear no período que atravessava tinha declinado, sobretudo devido à destruição do número de lançadores e ogivas, antiguidade do material e falta de inovação tecnológica e se sentia ameaçada por um ataque dos EUA que a pudesse deixar sem capacidade de retaliar já que um primeiro ataque destes podia destruir todos os seus submarinos, bombardeiros e mísseis balísticos. Além disso em tempo de crise a instabilidade existente poderia mais facilmente, causar um acidente ou erro de cálculo.

As tensões entre os EUA e a Rússia voltaram a aumentar, todavia, quando a agitação política na Rússia começou a estabilizar o poder se consolidou à volta do Presidente Vladimir Putin e a capacidade militar de Moscovo começou de novo a aumentar.

Tal deveu-se ao facto de que os EUA e seus aliados europeus aproveitando-se da fraqueza política, económica, social e militar da Rússia começaram a “cercá-la”, intervindo no Cáucaso (exemplo da Geórgia e Crimeia), na Ucrânia, tentando-a atrair para a União Europeia (UE); atraindo os Países Europeus de Leste e os Países Bálticos para a NATO e instalaram mísseis anti - balísticos em alguns destes países, com a desculpa de que se destinavam a fazer frente a uma eventual ameaça iraniana...

Tudo isto exacerbou o secular “complexo” de cerco do antigo Ducado da Moscúvia levando o Kremlin a reagir em conformidade: intervenção militar rápida na Geórgia; idem para a Crimeia; intervenção no leste da Ucrânia, apoiando separatistas daquele país e acabando no apoio ao governo sírio (em cujo território a Rússia possui a única instalação militar no Mediterrâneo). Em tudo isto não é estranho a “guerra subterrânea” que se passa com os gasodutos e com a capacidade de exportação russa deste produto.

Estas reacções provocaram do lado ocidental uma retaliação em termo de sanções económicas – que acabam por afectar todos embora não de igual modo – e do reforço dos efectivos da NATO nalguns países da Europa de Leste e Báltico, com o respectivo aumento de exercícios militares.

Tudo isto redundou na actual guerra na Ucrânia.

A tensão dos EUA com a China também aumentou, em termos de “guerra comercial”; por causa do aumento da marinha chinesa e tentativa de projecção de poder no Mar da China através da construção de atóis artificiais; constante reivindicação sobre a Formosa e apoio ao governo da Coreia do Norte, sem o qual este, provavelmente não se sustentaria.

A China passou a ter uma estratégia a nível mundial e não é de excluir que tente construir uma moeda de referência que se possa bater com o dólar e o euro.

Se estas tensões não baixarem a MAD voltará a ser uma realidade e terá, possivelmente, mais interlocutores com hipóteses, embora remotas, de conflitos nucleares regionais, conflitos convencionais por interpostos países e continuação do terrorismo.

Quer dizer incerteza, insegurança, paz armada, dissuasão pelo medo/terror, tácticas de guerrilha e terrorismo, devido a potencial assimétrico dos contentores, etc.

Ou seja, mais do mesmo!

CONCLUSÃO

“Última ratio regia”

Frase escrita nos canhões do Exército de Luís XIV
e que significava – última razão real.

As críticas à doutrina da MAD baseiam-se fundamentalmente na possibilidade de falhar nos parâmetros que são assumidos garantir a dissuasão.

São exemplo disso:

- Que um primeiro ataque não consiga destruir toda a capacidade de retaliação do país alvo – o que irá constantemente fazer com que os países eventualmente ameaçados escalem constantemente as suas defesas e capacidades ofensivas e tentem dispersar os vectores de lançamento sobre áreas cada vez mais dispersas e dividam a sua capacidade em armamento pelo mar, ar, terra e espaço, de preferência com lançadores amovíveis.
- Que não haja erros de identificação no equipamento e procedimentos que têm que identificar um lançamento da outra parte. Isto pode levar a erros de interpretação e a uma guerra nuclear por acidente. Durante a Guerra - Fria houve vários casos conhecidos de incidentes que quase levaram a que tal ocorresse. É possível que muitos outros tenham ocorrido e não se saiba.

- Que não haja qualquer possibilidade de camuflar um lançamento. A tecnologia “stealth”, por exemplo, utilizada no bombardeiro B-2 pode permitir, eventualmente, que tal ocorra;
- A capacidade de desenvolver métodos de transportar armas nucleares, até muito próximo do alvo, sem serem detectadas, pode impedir a hipótese de retaliar (por falta de tempo de resposta/capacidade).
- A identificação perfeita de quem lança um primeiro ataque, ou seja, por exemplo, como saber em tempo quem lançou um míssil que seja disparado de uma fronteira entre a Rússia e a China; a China e a Coreia do Norte; a Índia e o Paquistão? Ou até garantir a identificação da assinatura de um míssil lançado de um submarino?
- A manutenção da racionalidade sã de decisores, ou até de outros comandantes que estejam na cadeia hierárquica do cumprimento das ordens que decidem um ataque. É conhecido o caso de um comandante de submarino soviético (Capitão Savitsky) durante a crise dos mísseis de Cuba, que ficou sem comunicações, tendo este dado ordem para disparar, o que foi recusado pelo seu imediato Vasili Arkhipov. E nada pode garantir que um lunático que seja insensível ao sofrimento alheio, não se importe (ou até goste) de provocar o “Armagedão”.
- Partindo ainda e finalmente, do princípio que não se consegue garantir a capacidade de sobrevivência, através do que for, ou de uma parte considerável da população e indústria, o que permitiria a sobrevivência dessa unidade política.

Toda esta argumentação, que é plausível, não foi suficiente, todavia, para que o conceito fosse abandonado ou modificado.

É certo que a dissuasão não foi mantida apenas através das armas nucleares e mesmo esta, foi faseada no âmbito táctico e estratégico e as suas armas diversificadas em de curto, médio e longo alcance.

Toda uma panóplia extensa de armas convencionais foi desenvolvida e têm sido criadas outras armas no campo químico e biológico, bem como, mais recentemente armas que pretendem mudar o clima e possivelmente os equilíbrios tectónicos de modo a causar catástrofes naturais de dimensões catastróficas.

Também se desenvolvem estratégias indirectas de actuação que passam pela guerra de guerrilha; terrorismo; golpes de estado e, ultimamente, migrações.

Nada tem parado o crescimento dos arsenais militares, a não ser nos países da Europa Ocidental, nomeadamente aqueles membros da União Europeia (a que se deve juntar o Canadá), que resolveram enviar grande parte dos exércitos para casa e trocar a segurança pelo descanso, pela segurança social, pela preguiça e pelo ócio.

Tão pouco a declaração do Estado Maior General Soviético, em 1981, que “o uso de armas nucleares será catastrófico”, demoveu a MAD.¹⁴

¹⁴ “Previously Classified Interviews with former soviet Officials Reveal U.S. Strategic Intelligence Failure over decades”, Savranskaya, Svetlana, eds, September 11, 2009.

Em 1980, o Presidente Carter, através da sua directiva 59, “Nuclear Weapons Employment Policy”, determinava a validade da MAD:

“To continue to deter in an era of strategic nuclear equivalence, it is necessary to have nuclear (as well as conventional) forces such that in considering aggression against our interests any adversary would recognize that implausible outcome would represent a victory or any plausible definition of victory. To this end and so as to preserve the possibility of bargaining effectively to terminate the war on acceptable terms that are as favorable as practical, if deterrence fails initially, we must be capable of fighting successfully so that the adversary would not achieve his war aims and would suffer costs that are unacceptable, or an any event greater than his gains, from having initiated an attack”.

Sem embargo de durante anos e anos a doutrina soviética ter defendido que poderia sobreviver a uma guerra nuclear (por causa da extensão do seu território e do desenvolvimento de medidas de protecção civil), e ganhar uma guerra convencional, que pensavam se seguiria ao holocausto nuclear.

Tão pouco a MAD foi molestada por ter sido atacada como “imoral” por uma quantidade apreciável de individualidades e organizações, no sentido em que o medo que as armas nucleares inspiravam não era justificação para a sua existência, que a insegurança se matinha e que tais meios de defesa aterrorizavam tanto como o medo de um ataque.

Tudo o que se disse é razoável e compreensível. Porém, a MAD tem garantido de facto a dissuasão que, por sua vez, tem evitado a guerra nuclear. Embora não tenha evitado as restantes guerras.

Basta dizer que o número de vítimas desde que se inventaram as armas nucleares até hoje, já ultrapassou em muito, os números da II Guerra Mundial. O conflito mais mortífero até hoje ocorrido em 7.000 anos de História.

A MAD só terá hipótese de deixar de existir se todos os países que possuem armas nucleares se disponham a abdicar delas faseadamente através de um compromisso assumido e, seguramente, muito difícil de supervisionar.

E, ainda, se fosse possível garantir, que mais nenhuma unidade política quisesse obter essa capacidade o que por mais que se pudesse melhorar o tratado de não proliferação de armas nucleares, seria muito difícil de conseguir.

Até agora têm andado a brincar ao “gato e ao rato”, vendo como poderiam ultrapassar – se uns aos outros (ou um ao outro...), em termos de ver quem obteria uma eventual vantagem no âmbito da melhoria e diversificação das armas ofensivas e defensivas e, por outro lado, retaliando no cumprimento dos acordos de limitação ou redução de armas, face ao comportamento do outro.

A MAD não é só um mal por causa do perigo que encerra, mas também pelo custo que tem. A quantidade de esforço, junto com as somas astronómicas em dinheiro – e também em matérias-primas – que se têm gasto em construir (e destruir!) tamanho arsenal daria, certamente, para erradicar toda a pobreza da Terra e a aumentar a qualidade de vida em todo o planeta...

Ora não se vislumbra qualquer indício ou sinal que tal possa vir a ocorrer.

E já se anda a tentar limitar o uso de armas, pelo menos, desde o Segundo Concílio de Latrão, em Abril de 1139, quando se pretendeu interditar o uso da “Funda”, do “Arco” e da “Besta”, entre cristãos...

Os cerca de 2000 testes e demonstrações nucleares já realizados, até hoje, onde engenhos nucleares foram detonados, são uma prova insofismável de tal ideia.

Bem como a provável existência, actualmente, cerca de 17 mil ogivas nucleares, sendo que 4300 delas estão operacionais, segundo estimativas de 2012, da Federação de Cientistas Americanos.

Ora não existindo confiança nunca se poderá estabelecer uma base estável que leve ao desaparecimento das armas nucleares (o que teria de ser alargado aos arsenais químicos e biológicos), e ao subsequente desaparecimento da MAD.

O que levará, um dia, ao desaparecimento das guerras será a erradicação das suas causas, o que exige a mudança da natureza humana. As armas são apenas um instrumento da mesma.

Por isso a MAD arrisca-se a subsistir por muitos e bons anos, sob formas variadas e alargando -se a outros países e não só aos agora “clássicos”, URSS/Federação Russa e EUA.

Manter a dissuasão ao mais baixo nível possível seria então, um objectivo importante.

De notar que em toda esta fundamental questão a ONU tem-se mantido quase sempre à margem do que se tem passado, sendo as negociações quase sempre no âmbito bilateral.

O que demonstra a sua quase irrelevância.

Não querendo matar a Esperança é necessário ir renovando os esforços para um mundo melhor e mais pacífico, mas sem deixar de ter os pés bem assentes na Terra. Pois a Terra, não é o Céu.

E talvez não fosse pior meditarmos neste pensamento de um autor desconhecido:

“Fala-se tanto na necessidade de deixar um planeta melhor para os nossos filhos, e às vezes esquece-se da urgência de deixarmos filhos melhores para o nosso planeta”.

FECHO

“Em Política, nada acontece por acaso. Cada vez que um acontecimento surge, podemos estar certos de que foi previsto para ser levado a cabo dessa maneira”.

Franklin D. Roosevelt
(Presidente dos EUA, de 1933 a 1945)

Quando a Administração Trump tomou posse, entendeu que o controlo das armas nucleares e respectivos tratados, era uma coisa do passado e algo irrelevante, dado que o mundo se tornara multipolar e, portanto, qualquer acordo não podia ser negociado, apenas entre os Estados Unidos e a Rússia, como tinha sido anteriormente. Deste modo, o Presidente Trump retirou os EUA, em 2019, do Tratado das Forças Nucleares de Alcance Intermédio

(INF), que ambos os países se acusavam mutuamente de violarem e, no ano seguinte, retirou-se do Tratado “Open Skys”, de 2002, que permitia a vigilância aérea das instalações militares, que era feita nos últimos tempos à base de satélites.

O Tratado “New Start”- assinado, em 8 de Abril de 2010, pelos presidentes Obama e Medvedev, tornou-se efectivo, em 5 de Fevereiro de 2011 - era pois o único em vigor, mas a nova administração americana não via grande interesse em prolongá-lo (terminava em 2021), dado que a URSS estava empenhada em contorná-lo com o fabrico de novas armas e sistemas de lançamento, de que se destaca o míssil intercontinental “RS - 28 Sarmat” (código NATO “Satan II”), de que se fez em 20 de Abril deste ano um teste de lançamento; o míssil hipersónico “Skyfall”; um novo míssil de cruzeiro com propulsão nuclear e o “Poseidon”, um torpedo, de grande alcance, também de propulsão nuclear.¹⁵

Para além disso, a Casa Branca entendia que qualquer acordo com a Rússia em nada obstava ao rápido crescimento nuclear da China, cujo arsenal nuclear se estimava possuir cerca de 300 a 350 ogivas nucleares (com 20 silos de lançamento), mas que se prevê estar a crescer para as 1000 ogivas, número a atingir antes do fim da década, segundo estimativas do Pentágono. A China desenvolveu, entretanto, um potente míssil intercontinental, o DF-41 (entre outras armas) e construiu dois enormes campos de lançamento, na sua região desértica do interior, em Yumen e Hami.¹⁶

Trump abandonou a presidência sem que a Rússia e a China acordassem em negociar um tratado a três.

Por outro lado, o acordo com a Coreia do Norte, também acabou por falhar. E até o acordo obtido com o Irão, em 2015, sobre a não proliferação das armas nucleares para aquele país, foi abandonado pelos EUA, em 2018.

¹⁵ RS-28 “Sarmat” é um míssil intercontinental pesado (208,5 toneladas), 35,5 metros de comprimento e três de largura, que usa combustível líquido e tem 18.000 km de alcance. Possui guiamento inercial, “Glonass”, astro inercial. Possui capacidade MIRV (10 a 15 ogivas); um número não especificado de HGVS (“advanced hypersonic glide vehicles”) e contra-medidas electrónicas contra mísseis anti-balísticos; ou uma combinação destes).

Os mísseis hipersónicos são capazes de mudar de rumo e altitude a velocidades muito altas, que podem ultrapassar muitas vezes a velocidade do som. Entre estes existe o míssil “Kinjal”, que tem um alcance de 1.000 a 2.000 quilómetros e podem equipar os caças Mig 31. Foi reportado (mas deve carecer de confirmação), que o míssil “Avangard”, testado em Dezembro de 2018, atingiu mach 27 (!) e acertou num alvo a 6.000 km de distância.

O “Poseidon” é um torpedo (há quem lhe chame “drone submarino”), que se pode deslocar a mais de mil metros de profundidade, a uma velocidade de 60 a 70 nós, com alcance ilimitado e de difícil detecção. Os testes operacionais ocorreram em 2020.

Outras armas referidas mas ainda não referenciadas operacionalmente, são o sistema laser de combate “Peresvet”, cujas características se mantêm secretas, o mesmo acontecendo com o míssil de cruzeiro “Burevestnik” (o pássaro) e o míssil hipersónico “Zircon”, destinado a atacar alvos terrestres e navais, voando a mach 9, e cujos testes ocorreram em 2021.

¹⁶ Cada complexo referido tem cerca de 800 Km², tendo sido referenciados até 119 silos, só no primeiro. O míssil DF-41 vem substituir os mísseis DF-5, introduzidos nos anos 80 e ainda com combustível líquido, já obsoletos.

A administração Biden entendeu, porém, acordar na extensão do Tratado “New Start” por mais cinco anos, até 2026, com a racional de que tal permitia comprar mais tempo para se atingir o desejado acordo trilateral. Tudo isto acabou por cair por terra com o início da guerra entre a Rússia e a Ucrânia e a aparente convergência de interesses, entre Pequim e Moscovo, depois dos respectivos líderes terem se encontrado na capital chinesa no dia dos Jogos Olímpicos de Inverno, em 4 de Fevereiro de 2022.

A “ordem” nuclear mundial veio ainda a ser posta em causa depois do presidente Putin não ter descartado a possibilidade do uso de armas nucleares táticas de fraca potência; ter colocado as suas forças nucleares estratégicas em estado de alerta e dado a entender (juntamente com o seu Ministro dos Negócios Estrangeiros Serguei Lavrov) que uma escalada nuclear não era uma opção a descartar.

A nova doutrina de Putin pode ser tida como a de “escalar” para a seguir desanuviar, mas não deixa de ser perigosa. A “ordem nuclear” existente tinha permitido a dissuasão o aproveitamento da energia nuclear para fins civis, sobretudo no âmbito da produção de energia eléctrica e na medicina; permitia ainda controlar o uso das armas nucleares e refrear outros países de se juntar ao “clube”.

No encontro em Genebra, em 16 de Junho de 2021, entre os presidentes Biden e Putin, o primeiro procurou um entendimento estável e previsível com a Rússia no futuro, mesmo tendo em conta as divergências existentes.

A extensão do Tratado “New Start” também se enquadra neste âmbito, tratado que prevê que o número de ogivas nucleares de ambos os países, não ultrapasse as 1.550. Neste espírito parecia caminhar também a Federação Russa, quando no início deste ano os principais países possuidores de armas nucleares (EUA, Rússia, China, Grã-Bretanha e França), assinaram uma declaração dizendo que “uma guerra nuclear não pode ser ganha e nunca deve ocorrer”.

Lavrov, numa entrevista dada a 25 de Abril, afirmou que foi a Rússia quem fez pressão para que a declaração fosse feita e que tal não era mais do que uma reafirmação do que tinha sido feito pelos Presidente Reagan e Gorbachev, em 1987. E acrescentou que já tinha havido dois encontros negociais com os EUA para o futuro do “New Start”, após 2026, mas que aquele país tinha cancelado todos os contactos depois de Fevereiro de 2022. Considerava assim Lavrov, que o risco de uma guerra nuclear era agora elevado.

Esta retórica foi classificada por Biden como irresponsável.

Os ataques a instalações nucleares de âmbito civil, na Ucrânia também não indiciam nada de bom e podem vir a causar danos indirectos na exportação de tecnologia nuclear russa, um dos seus mais importantes activos.

Enfim, podemos estar na iminência do surgimento de uma nova Guerra – Fria; de uma nova corrida aos armamentos (só os EUA prevêem gastar 1.7 triliões de dólares nos próximos 30 anos, afim de modernizar a sua tríade nuclear); do aumento da instabilidade e da eclosão de crises envolvendo armas nucleares, que terão de ser geridas com pinças – e

serão seguramente mais complexas do que a crise de Cuba, em 1962 – de modo a que, um acidente; um erro de cálculo, ou a existência de uma situação de “não saída” (para já não referir a eventual existência de um louco que seja insensível às consequências), possa provocar um “Armagedão” nuclear.

E não há inocentes em todo este processo.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

CARVALHO, Virgílio de - *Estratégia Global*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1986.

COUTO, Abel Cabral - *Elementos de Estratégia, Vol. I e II*. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares, 1988.

DREW, Col Dennish M.; SNOW, Dr. Donald M. - *Making Strategy*. Maxwell Air Force Base, Alabama: Air University Press, 1988.

HUNTINGTON, Samuel P. - *The Soldier and the State*. Cambridge: Harvard University Press, 1981.

HUNTINGTON, Samuel P. - *O Choque das Civilizações e a Mudança na Ordem Mundial*. Lisboa: Gradiva, 1999.

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDOS MILITARES - *Geopolítica e Geoestratégica*. CO 71-00-03.

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDOS MILITARES - *Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégica*. ME 71-00-08. Pedrouços, Outubro 1993.

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDOS MILITARES - *A Geopolítica na Era Nuclear*. CO 71-00-04.

MCNAUGHT, L. W. - *Nuclear Weapons and their Effects*. Brassey's Defense Publishers, 1984.

SANTOS, J. Loureiro dos - *Incursões no domínio da Estratégia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

ARTIGOS

MCINTYRE, Jamie - *Farewell to arms control*. Washington Examiner, 10 de Maio de 2022.

INTERNET

http://pt.wikipedia.org/wiki/segundo_Conc%C3%ADiode_latr%C3%A30 (03/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Intermediate-Range_Nuclear_Forces_Treaty (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Strategic_Arms_Limitation_Talis (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Start_11 (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Anti-Ballistic_Missile_Treaty (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Start_I (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Strategic_Offensive_Reductions_Treaty (01/11/2017)

http://pt.wikipedia.org/wiki/New_Start (01/11/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/R%C3%BAssia_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3 (31/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Bomba_nuclear (29/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Reino_Unido_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3%A (29/10/20017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dindia_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3% (29/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Paquist%C3%A3o_e_as_armas_de_destrui%C3%A7% (29/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Programa_nuclear_israelense (29/20/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Bomba_de_n%C3%AAutrons (29/10/2017);

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Bomba_de_hidrog%C3%A\)nio](http://pt.wikipedia.org/wiki/Bomba_de_hidrog%C3%A)nio)(29/10/2017);

<http://www.rtp.pt/noticias/mundo/coreia-do-norte-as-etapas-mais-importantes-ate-a> (29/10/2017);

<http://www.washingtonpost.com/archive/opinions/1995/01/05/am-accident-waiting-t> (27/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/crise_dos_m%C3%ADssis_de_Cuba (27/10/2017)

http://pt.wikipedia.org/wiki/China_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3%A3o_em (27/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Destrui%C3%A7%C3%A3o..m%C3%BATua_assegurada (1/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Mutual_assured_destruction (01/10/2017);

<http://www.au.a7.nil/au/afri/aspg/apjinternational/apj-p/1998/3tri98/parringt.htm> (01/10/2017)

http://pt.wikipedia.org/wiki/Tratado_de_N%C3%A3o_Prolifera%C3%A7%C3%A3 (28/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Rudolf_Kjell%C3%A9n (29/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos_e_as_armas_de_destrui%C3%A7%C3 (27/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Pacto_de_vars%C3%B3via (26/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Guerra_Civil_da_Gr%C3%A9cia (26/10/2017);

http://pt.wikipedia.org/wiki/Programa_nuclear_norte-coreano (15/03/2018);

<http://www.bbc.com/portuguese/international-39596923> (15/03/2018).

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 14 de junho

Senhora Professora Natália Correia Guedes, mui ilustre Presidente da Academia Nacional de Belas Artes.

Com praticamente um ano de diferença relativamente à nossa última sessão conjunta, aqui estamos de novo neste encontro de ciência, arte e amizade para debatermos um tema de interesse comum.

Mais uma vez a sessão se realiza nas instalações da Academia de Marinha, mas desta vez por direito próprio. A senhora Professora sabe bem como estamos sempre disponíveis para a receber. Mas, também quero que saiba que foi com alegria que soubemos que as obras de melhoramentos da sua Academia terminarão em breve para que se possa, já no próximo ano, praticar a tão desejada alternância.

Pena temos que, apesar de todo o empenho e determinação que colocou e continua a colocar em conseguir a expansão da área que a Academia de Belas Artes hoje ocupa, continue a deparar com uma barreira de falta de vontades em decidir em função do mérito da alternativa por si proposta para que a ocupação de um significativo espaço anexo seja atribuída à Academia Nacional de Belas Artes, num claro apoio e reconhecimento da importância das artes e do seu papel na cultura nacional.

Senhores académicos, senhores convidados, sejam bem-vindos.

O reinado de D. Manuel I foi um tempo de grandes viagens e descobertas, da edificação e expansão do império português no oriente, da chegada à Índia e ao Brasil, e do início de contactos com terras tão distantes e quase míticas como a China.

A Lisboa, centro nevralgico desta empresa, chegavam gentes e produtos de toda a espécie que deixaram a sua marca duradoura na memória e cultura europeia através das grandes embaixadas promovidas pelo monarca, em particular, aquela enviada a Leão X em 1514.

O reinado do mais «venturoso» dos reis portugueses mantém-se no imaginário coletivo como uma altura singular para o nosso país, como um momento de afirmação, conquista, navegação e riqueza. E essa riqueza marcou-se em vários planos, fazendo com que Garcia de Resende visse o reino renovar.

Essa renovação, tocou a maioria dos aspetos e vivências do reino, mas aquele que nos reúne aqui hoje, e possivelmente aquele que mais ajuda a perpetuar este reinado no

imaginário nacional, é a extraordinária produção artística que resultou deste singular momento no tempo.

Da pintura à escultura, da iluminura à literatura, são várias as obras que marcam este período, revestindo-se na sua maioria de cargas simbólicas importantes, partes integrantes da visão de um monarca que se projetava como universal, e que como tal queria ser percebido.

Mas foi talvez no património arquitetónico que o reinado de D. Manuel deixou as suas maiores marcas, legando-nos um estilo de construção distintamente português, que incorpora novamente os símbolos do universalismo manuelino, bem como os elementos marítimos que fizeram esse sonho parecer possível.

Neste estilo foram erguidas as mais distintas obras, desde aquelas destinadas ao culto, a marcar o poder do monarca nas localidades, ou mesmo aquelas destinadas à defesa militar do reino, pontuando todo o território nacional continental e insular, e mesmo no Além-Mar.

Evocando não só os 500 anos passados da morte deste monarca, mas também esta união entre a arte e o mar, esta sessão procura assim honrar essas duas realidades: o Mar, que permitiu a D. Manuel a afirmação e projeção da sua glória e visão; e a Arte, veículo dessa projeção e cristalização da glória.

Mas é tempo de deixar falar sobre o tema que hoje aqui nos trouxe aqueles que o estudaram, já o praticaram, ainda o praticam ou o ensinam. Vamos ouvi-los.

Academia de Marinha, Lisboa, em 14 de junho de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

D. MANUEL I E A CONQUISTA, NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO... DE OUTRAS TERRAS E OUTROS MARES

Comunicação apresentada pela Académica
Ana Paula Avelar¹, em 14 de junho

Sendo D. Manuel, um dos Príncipes, e Monarcas do nosso Renascimento esta análise centra-se naqueles que foram os processos de construção de uma imagem de governante e da construção de um império, pois apesar de ter falecido em 1521, logo os seus contemporâneos se debruçaram sobre o seu legado. Neste grupo pontuam figuras como D. Jerónimo Osório ou Sá de Miranda². Contrapunha-se à imagem de D. Manuel a do seu antecessor D. João II, defendendo os partidários joaninos³, que este se pautara pelo rigor, contra os que advogavam como a “fortuna” protegera o monarca e como esta se poderia ou não refletir nos seus vassallos, especulando-se sobre como os povos poderiam aproveitar a sorte de quem os governa, ou serem atingidos pelos seus reveses⁴.

Mas recuemos exatamente ao nascimento de D. Manuel, na vila de Alcochete a 31 de maio de 1469 e recorde-se que, na altura, ele não estava destinado a subir ao trono. Todavia, quando em 1491 morreu o príncipe herdeiro D. Afonso e a sucessão passou para os herdeiros de D. Fernando, duque de Viseu, que morrera em 1470, D. Manuel era, então, o único filho varão ainda vivo deste infante. É certo que D. João II tinha um filho ilegítimo, D. Jorge, mestre da Ordem de Santiago de Espada⁵, que defendia uma estratégia atlântico mercantil e que tentara junto da Santa Sé a sua legitimação, a qual não se efetivaria, sendo, aliás, manifesta a resistência de sua esposa e prima D. Leonor, irmã de D. Manuel a tal desígnio.

Ainda que não seja objecto desta reflexão desenvolver os diferentes desaires sofridos pelos cinco irmãos mais velhos de D. Manuel ou as vicissitudes porque passou o ducado de Viseu, importa assinalar o ano de 1484, quando D. João II investe D. Manuel no Ducado de Beja, sendo ele já o chefe da casa de Viseu. Nessa altura o monarca dá-lhe como emblema a esfera armilar com a divisa *espera*, a qual corporizava um duplo significado o de “espera” e “Esfera”. Como Damião de Góis sinaliza na sua crónica sobre o *Felicíssimo Rei D. Manuel*,

¹ Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta. Investigadora Integrada do CHAM-Centro de Humanidades. Investigadora Associada do CH e CEC da FLUL. avelar@netcabo.pt

² Cf. VASCONCELOS, Carolina Michaelis de (ed.) – **Poesias de Francisco de Sá de Miranda**, p. 204.

³ Refira-se que a citada carta a D. João III terá sido escrita em 1530 e nela são referem-se estas duas facções.

⁴ MACEDO, Jorges Borges de. **Damião de Góis et l’Historiographie Portugaise**, p. 76.

⁵ THOMAZ, Luís Filipe F. R. – **A Expansão Portuguesa – Um Prisma de muitas Faces**, p. 97

a esfera era a forma escolhida pelos matemáticos para representar “toda a máquina do Céu e da terra”⁶. Atente-se como no projecto de concerto e cópia do *scriptorium régio* manuelino a esfera pontua marcando um reinado e a imagem de um monarca, como acontece, por exemplo, nesta portada do livro 5 de Odiana, Leitura Nova, pairando sobre uma paisagem campestre ladeadas por figuras angelicais.



Fig. 1 - Portada do livro 5 de Odiana, leitura Nova ⁷

Mas regressemos a 1484, à entrega da divisa “esfera”, ainda que só em 1491 se colocaria a questão da sucessão ao trono de Portugal e de como prosseguiriam as políticas expansionistas. Refira igualmente que, apesar de, em Alcáçovas, a 29 de setembro de 1495, D. João II ter ditado, aquele que seria o seu derradeiro testamento, nomeando D. Manuel como seu herdeiro, este documento só teria a validade de um ano. Todavia, cerca de um mês depois a 25 de outubro, D. João II, nas palavras de um dos seus cronistas, Garcia de Resende: “sem pai, nem mãe. Sem filho, nem filha, sem irmão, nem irmã, e ainda com muitos poucos, fora de Portugal, no reino do algarve em Alvor muito pequeno lugar.”⁸ D. Manuel acompanhava sua prima, a rainha-consorte em Alcácer do Sal, sendo a 27 de outubro aclamado Rei.

A esfera, a coroa e o ceptro são os signos que servem a imagem de um monarca, por isso, importa assinalar como numa cópia iluminada, datada de inícios do século XVI¹⁰ e cuja iluminura



Fig. 2 - Rui de Pina a sua Crónica de D. João II a D. Manuel ⁹

⁶ GÓIS, Damião de – **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**, I, p. 12

⁷ Está disponível em <https://antt.dglab.gov.pt/wp-content/uploads/sites/17/2021/12/D-Manuel-Leitura-Nova-v2.pdf> [Consultado em 23-01-2024]

⁸ RESENDE, Garcia de - **Crónica de dom João II e Miscelânea**, p.289.

⁹ Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4162615> [consultado a 23-01-2024]

¹⁰ Cf. Tesouros da torre do Tombo... p. 250

acompanha o prólogo da *Crónica de D. João II*, de Rui de Pina,¹¹ se expõem esses signos e se revela através da postura, expressão facial e posição hierática de D. Manuel, a sua Majestade Régia. Recorde-se que o cronista terminara a escrita desta crónica em 1504.



Fig - 3 Armas e empresa de D. João II ¹²

A imagem do rei D. Manuel legitima-se pela palavra e pela representação do cronista, que deposita nas régias mãos do monarca a crónica sobre a vida do seu antecessor e as armas e empresa joaninos sinalizam emblematicamente a marca de um rigoroso governo pela lei e pela grei. As duas imagens, a do venturoso rei, D. Manuel [fig.2], e a do “Perfeito Príncipe” [fig.3] plasmam-se nestas simbólicas figurações régias.

Logo no ano de 1495, a atenção do Venturoso debruça-se sobre o espaço extra-europeu, nomeadamente sobre as praças que Portugal detinha no norte de África, ainda que deva ser referido que os primeiros esforços governativos se tenham voltado para o controlo do poder régio, nomeadamente tomando a decisão de se proceder à reforma dos forais no sentido de reformar a vida administrativa, procurando uniformizar as questões que se prendiam com os sistemas fiscais¹³. D. Manuel continuaria o propósito de prosseguir a expansão oceânica, ele que era mestre da Ordem de Cristo.

Continuando a estratégia política joanina de consolidar a hegemonia oceânica ibérica conseguida através do tratado de Tordesilhas, D. Manuel casa-se com a que fora noiva do falecido príncipe D. Afonso, D. Isabel, filha dos reis católicos, cujos esponsais se realizam a 30 de setembro de 1497, após D. Manuel ter acedido à expulsão da comunidade judaica de Portugal, ainda que o monarca tenha compulsivamente convertido os seus membros de modo a minorar os efeitos económicos da sua expulsão. A morte de D. João de Trastâmara leva a que D. Manuel e D. Isabel fossem jurados herdeiros ao trono dos Reis Católicos (1498). Desta

¹¹ Cf. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4162615>. Recorde-se que o cronista terminara a crónica de D. João II em 1504.

¹² Cf. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4162615> [consultado a 24-01-2024]

¹³ Cf. COSTA, João Paulo Oliveira e – **D. Manuel I**, p. 109

união nasceu prematuramente o príncipe Miguel da Paz que, por morte de sua mãe, ocorrida durante o parto, seria jurado como herdeiro às coroas ibéricas. Desde 1499, momento em que as cortes portuguesas o reconhecem como sucessor ao trono, até 19 de Julho de 1500, dia da sua morte, D. Miguel seria o herdeiro das coroas de Portugal, Castela, Leão, Aragão e Sicília. Contudo, e apesar desta possível união dinástica, Portugal guardaria moeda própria e administração autónoma, pois só portugueses poderiam ser nomeados¹⁴.

O estreitamento da aliança ibérica continuaria a ser forjado através do casamento do Venturoso como a infanta D. Maria (n.1482) a 30 de Outubro de 1500. D. Manuel debatia-se então com uma dupla responsabilidade, a organização do comércio “das Índias”, garantindo a rota do cabo, e a necessidade de assegurar a hegemonia no Atlântico-africano. Afastado da sucessão directa aos tronos de Castela, Leão, Aragão e Sicília, pois D. Maria não seria herdeira ao trono de seus pais, D. Manuel regressa a uma posição de neutralidade no contexto peninsular, reforçando a sua posição junto da Santa Sé. Todavia, para D. Manuel o seu império é forjado numa matriz messiânica. Este era o monarca que acreditava estar predestinado a reformar a Igreja e a instaurar o império cristão universal sobre a Terra¹⁵.

Com efeito, a navegação dos oceanos permitiria a Portugal exercer um domínio do mundo extra-europeu, que conduziria ao conhecimento da *esfera* e é após o regresso de Vasco da Gama em 1499 que ao título *de Rei de Portugal e dos Algarves de Aquém e de Além-Mar em África, Senhor da Guiné* D. Manuel agregaria *e da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*, titulação que seria usadas pelos monarcas portugueses até 1910.

Não é fortuito o facto de um dos cronistas da expansão portuguesa, Fernão Lopes de Castanheda, na reimpressão do seu primeiro livro *da História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, em 1554, isto é 3 anos depois a primeira impressão, entre as alterações introduzidas, encontrar-se, para além de, no primeiro capítulo se evidenciar o papel de D. Manuel na preparação da viagem de Vasco da Gama, o relato da chegada a Portugal se subdividir em dois, introduzindo-se um capítulo onde se descreve a profecia *Sibília Cumea* relativamente à descoberta da Índia:

E quádo el Rey dom Manuel vio o que dizião ficou muyto espantado com todos os de sua corte, & ouue sobrisso diversos pareceres, porque hũs ho crião outros dizião que por nhũ modo podia ser, & que aquilo erão gentilidades a que não se devia de dar nhũ credito. E estando a cousa assi em duvida, dizem que chegou Nicolau coelho que a desfez com a nova que deu do descobrimento da India. E foy a profecia auida por verdadeyra: & como quer que os Portugueses sabem melhor pelejar que grãgear antiguidades, não ouve que fizesse mais caso daquela (...) ¹⁶

¹⁴ THOMAZ, Luís Filipe F. R. – *A Expansão Portuguesa – Um Prisma de muitas Faces*, p.99.

¹⁵ *Ibidem*, p. 23.

¹⁶ CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*, I, p.71

Fernão Lopes de Castanheda, que desempenharia o lugar de bedel na universidade de Coimbra após ter passado cerca de dez anos na Índia¹⁷ convoca Rui de Pina como o cronista que, a mando do seu rei, D. Manuel, tirou em linguagem¹⁸ os quatro versos que teriam aparecido numa inscrição romana, numa praia em Sintra, a praia das maçãs. Para uns, tais inscrições teriam aparecido em 1505, para outros, assim que Nicolau Coelho dera as novas da viagem de Vasco da Gama ao monarca, elas teriam sido descobertas. A inscrição latina proclamaria, na tradução portuguesa, a profecia de *Sibila* relativamente aos do ocidente, afirmando que *senão revoltas as pedras com as letras direitas e em ordem, quando tu ocidente vires as riquezas do Oriente. O Ganges, Indo e o Tejo será cousa maravilhosa de ver, trocando cada um com o outro suas mercadorias*.¹⁹



Fig.4 - Retrato de um Jacopo de Strada, por Ticiano (1567–1568) óleo sobre tela, 125 cm x 95 cm, Kunsthistorisches Museum, Viena e frontíspios das suas obras ²⁰

Este cronista serviu-se da obra Jacopo Strada, *Epitomen Thesauri antiquitatum*, publicada em Lyon, no ano de 1553²¹. Já antes, em 1534, Petrus Apianus em parceria com Bartolomeus Amantius publicada, em Ingolstadt as suas *Inscriptiones sacrosanctae vetustatis, non illae quidem romanae, sed totius fere orbis*, onde aparecem profecias de *Sibila Cumaea*. Seja por via directa, isto é, usando Apiano, seja por via palimpséstica, usando Strada, a invocação de Sibila Cumaea traduz o carácter profético de que participaria a imagem régia de D. Manuel.

Mas regresses-se ao modo como D. Manuel expande a sua *Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*, sem descurar a presença em África. As notícias que o monarca recebe tanto sobre a primeira viagem de Vasco da Gama, como de Gaspar da Índia reforçam a ideia de uma intensa presença de cristãos na Península Hindustânica. No

¹⁷ Cf. AVELAR, Ana Paula – Fernão Lopes de Castanheda, I, p.261

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*, I, pp.71-72.

²⁰ Disponível em <https://fr.m.wikipedia.org/> [consultado em 24-01-2024]

²¹ Cf. AVELAR, Ana Paula Menino - **Fernão Lopes de Castanheda-Historiador dos portugueses na Índia ou cronista do governo de Nuno da Cunha?**, pp. 83-84

primeiro caso, essa convicção advém do facto de o próprio Vasco da Gama orar num templo hindu, tendo os portugueses confundido a representação da deusa Kali com a Virgem Maria. No segundo caso, Gaspar da Índia, um judeu que servira Âdil-Shah, o sultão de Bijapur, como convertido ao Islão e que fora enviado a Portugal²², colocando-se ao serviço dos portugueses, escreveria ao monarca, afirmando como os cristãos indianos poderiam integrar as forças cristãs, lutando contra a presença maometana.

É certo que será a viagem de Pedro Álvares Cabral (1500-1501) e a chegada de uma importante carga de especiarias que levaria Veneza a antever o perigo que poderia suscitar o comércio português para a rota do Levante. Tanto a comunidade florentina como genovesa, presentes em Lisboa, visavam superar a *Sereníssima República*. Contudo, D. Manuel não deixou de, em 1501, enviar um contingente português para defender a presença veneziana em Moreia (Peloponeso) que estava ameaçada pelos otomanos²³. Saliente-se que: “Desde 1480, quando forças otomanas tinham ocupado e saqueado a cidade de Otranto, na costa de Puglia, em Itália, a marinha turca, apoiada pelos piratas da costa da Barbária, cruzava o Leste e o Sul do Mediterrâneo, criando uma atmosfera de alarme quase constante.”²⁴

O reforço da presença de D. Manuel junto da Santa Sé não fora descurado e o conflito veneziano – otomano, que se iniciara em 1499, vai de certo modo permitir a Lisboa fortalecer a sua presença. Na sombra das negociações conducentes ao matrimónio com a infanta D. Maria estaria a intervenção conjunta de Portugal e dos reis católicos em Marrocos, mais precisamente a invasão de Fez, o desviar das atenções para a intervenção em Corfu, seria menos custosa a Portugal. Recorde-se que a frota que sai de Belém a 15 de junho de 1501 sob os ordens de D. João de Meneses, o conde de Tarouca era composta por 8 naus e 22 caravelas e tinha por missão tomar Mers-al Quibir um porto situado perto de Ourão. Pretendia-se dominar a passagem até ao Egipto e depois à Palestina, o que não aconteceria.

Atente-se no facto de durante o seu reinado D. Manuel ter defendido e expandido a presença portuguesa em Marrocos, mantendo e conquistando todo um conjunto de fortalezas que vão desde Ceuta (1415), Alcácer-Ceguer (1458), Tânger (1471), Arzila (1471), Azamor (1497), Mazagão (1486), Safim (1508), Mogador (1506), Aguz (1506), e Santa Cruz do Cabo de Gué (1505), conseguindo igualmente áreas de influência como o protectorado das cabilas de Duquela (Dukkala) e Abba. O avanço sistemático no Marrocos meridional dá-se a partir de 1505 e o próprio Tratado de Sintra (1509) é firmado com o objectivo de definir os limites de actuação das coroas portuguesa e castelhana no palco africano. Os portugueses procuravam garantir a faixa atlântica, enquanto Fernando de Aragão avançava ao longo da

²² AUBIN, Jean - *Le Latin et l'Astrolabe – Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son Expansion en Asie et les Relations Internationales*, p. 285

²³ Sobre a evolução da acção otomana. Cf. ÁGOSTON, Gábor – *O império Otomano e a conquista da Europa*, pp. 112-117.

²⁴ PAGDEN, Anthony- *Mundos em Guerra. 2500 anos de conflito entre Ocidente e Oriente*, p. 263

faixa magrebina. Não foram raras as disputas diplomáticas em torno dos direitos que uma e outra coroa procuravam reclamar naquele espaço.

Mas regresso-se à acção portuguesa em Corfu para sinalizar aquela que vai ser a força portuguesa. Apesar de as embarcações portuguesas serem vistas pelos venezianos como de fraca tonelagem, é-lhes reconhecida uma extraordinária capacidade de fogo ²⁵. Essa capacidade de fogo é o instrumento que permite manter o domínio oceânico, pois o eficaz uso das peças de artilharia, nomeadamente o bom desempenho dos artilheiros, que permitiam sucessivos disparos, conduz ao sucesso português, nomeadamente no palco asiático, e muito em particular no Índico, onde em 1501, apesar da declarada hostilidade de Calecute à presença portuguesa, tendo a feitoria portuguesa sido atacada, e Cabral bombardeado a cidade, o acolhimento do rei de Cochim permitiu o já referido regresso da armada cabralina a Portugal com uma significativa carga de especiaria. Entretanto tanto Cananor como Coulão negociariam com Portugal o que significou o início de formação de uma rede de pontos de apoio à presença portuguesa, tecendo-se o domínio português, nas costas do Hindustão.

A armada de Vasco da Gama (1502-1503) deixou no Índico uma pequena frota para proteger as forças portuguesas e bloquear a passagem do Mar Vermelho de modo a estrangular a chegada de especiarias ao Egipto e aos circuitos primordialmente venezianos. É igualmente desta altura (1503) a introdução de *cartazes*, ou salvo-condutos, os quais permitiam à coroa portuguesa um controlo efectivo do comércio que se ia praticando. Mas a consolidação de uma presença, e o auferir de melhores condições económicas no domínio dos entrepostos portugueses no Malabar desenvolve-se através da implementação de um sistema de fortificações, replicando-se a estratégia de ocupação que Portugal praticava em Marrocos, i.e., a distribuição estratégica de, como salienta Luís Filipe Thomaz, “(...) pequenos enclaves fortificados separados por grandes extensões de território neutro ou inimigo”²⁶. Esta reutilização de um modelo de conquista e ocupação anterior demonstra como para D. Manuel, o império é um sistema orgânico que se vai desenvolvendo articuladamente, pois perante a ameaça à presença portuguesa, a resposta foi desde a armada de 1503-1504, a de Afonso e Francisco e Albuquerque, se edificar uma fortificação de madeira “o castelo Manuel” à entrada do porto de Cochim.

Em 1505 e devido à crescente ameaça turco-mameluca D. Manuel envia, tendo em atenção a correlação de forças do seu conselho régio, um vice-rei, com poderes para coordenar as forças militares e consolidar a presença portuguesa. O escolhido foi D. Francisco de Almeida, filho do conde de Abrantes e muito próximo de D. Jorge de Lencastre, o filho ilegítimo de D. João II. Não cabe nesta reflexão desenvolver as estratégias conjunturais que vão sendo desenvolvidas pelos sucessivos governos da Índia, nem os contextos clientelares que se vão desenvolvendo ao longo do reinado de D. Manuel, limitar-me-ei a assinalar linhas de força de como se edificou uma presença,

²⁵ Cf. AUBIN, Jean- *Le Latin et l’Astrolabe – Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son Expansion en Asie et les Relations Internationales*, p.143.

²⁶ THOMAZ, Luís Filipe F. R. – *A Expansão Portuguesa – Um Prisma de muitas Faces*, p.109.

noutros terras, as extra-europeias, nomeadamente as asiáticas, e noutros mares e oceanos. Assim, refira-se que logo no primeiro vice-reinado foram edificadas um conjunto de fortalezas em Sofala, Moçambique, Quíloa, Socotorá, Angediva, Cananor e Coulão e que perante a ameaça conjunta das forças mamelucas-otomanas, de Cambaia e Calecute, D. Lourenço de Almeida é derrotado em Chaul (1508), aí perecendo. Ele deixara-se surpreender na barra desta praça pelas forças conjuntas de Malik Ayaz, governador de Diu, e o almirante mameluco, Husayan al-Kurdi²⁷. No entanto a vitória de Diu conseguida por D. Francisco de Almeida em 1509: “assegurou aos portugueses, durante quase um século, o domínio absoluto do oceano Índico”²⁸. Este acontecimento e a derrota da frota egípcia no golfo d’Ayas, pelos cavaleiros da Ordem dos Hospitalários, sediados em Rodes retardou significativamente a formação de uma nova armada no mar Vermelho, assim como o “regime mameluco ficou profundamente dependente do império Otomano”²⁹. Este atraso na resposta à ameaça portuguesa foi permitindo um alargamento da escala de fixação portuguesa e uma sedimentação da sua presença.

Afonso de Albuquerque, que já servira durante o vice-reinado de Francisco de Albuquerque como capitão-mor da costa da Arábia e que tinha colocado sob protectorado português Ormuz, vai desenvolver como governador da Índia toda uma série de conquistas que visam fortalecer a rede de enclaves estratégicos: Em 1510 toma Goa³⁰ e em 1511 conquista Malaca, dominando a chave de comércio entre o Índico e o Extremo-Oriente. É exactamente desta praça que são enviadas as expedições comerciais a Banda e Maluco, aí procurando os espaços originários da noz de moscada e do cravo-da-índia, seguindo igualmente as primeiras embaixadas para Java, China, Sião e Pegu. A par destas incursões pelo Extremo Oriente, visava-se fechar / controlar Adem, ainda que não tenha sido possível conquistar esta praça.



Fig. 5 - Adem nas *Lendas da Índia* de Gaspar Correia ³¹

²⁷ Cf. AUBIN, Jean- *Le Latin et l’Astrolabe – Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son Expansion en Asie et les Relations Internationales*, p. 366.

²⁸ MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino- *Poder naval à escala planetária 1139-1521*, p.283.

²⁹ AUBIN, Jean- *Le Latin et l’Astrolabe – Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son Expansion en Asie et les Relations Internationales*, p. 366

³⁰ Cf. GARCIA, José Manuel - *O Terrível . A Grande Biografia de Afonso de Albuquerque*, p. 209.

³¹ Disponível em [File:Assault on Aden.jpg - Wikipedia](#) [consultado em 26-01-2024]

Gaspar Correia que acompanharia Afonso de Albuquerque³² como seu secretário elabora uma precisa descrição da cidade e de toda a linha de fortificação da mesma, desenhando o assalto à cidade (fig. 5).



Fig. 6 - Detalhe do ataque a Adem

Ele descreve o primeiro bombardeamento sobre a cidade, lançado do mar para a terra, revelando a pouca carga empregue, para que, como escreve, os pelouros não passassem e caíssem na cidade. É igualmente revelado pela escrita e pelo desenho (fig. 6) como foram usadas escadas de três entenas³³ em que podiam subir quatro homens a par.

Mas se Adem não é então tomada, Ormuz seria definitivamente submetida ao poder do monarca português, retomando-se a construção da fortaleza que tinha sido anteriormente iniciada pelo pedreiro Fernandes Tomás. A nova edificação representada por Gaspar Correia nas suas *Lendas da Índia* toma agora o nome de Nossa Senhora da Conceição³⁵, e segue o modelo de implementação anteriormente sinalizado: Albuquerque acompanha de perto a sua construção.

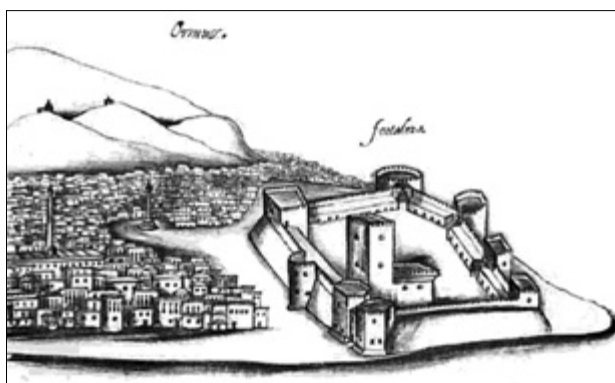


Fig. 7 - Ormuz nas *Lendas da Índia* de Gaspar Correia³⁴

Aliás é de Ormuz que doente parte para Goa, onde morre.

Os circuitos comerciais indianos passavam a ter que contar com a permanência portuguesa. Paralelamente desenvolvem-se os contactos com o reino de Vijayanagar, que aparece nos textos portugueses como de Bisnaga ou Narsinga, usando-se a corruptela do nome do então governante

³² Cf. AVELAR, Ana Paula - Gaspar Correia, pp.307.308.

³³ Este é o nome antigo para antena que é uma haste de madeira, de grandes dimensões, empregue na construção de mastros ou vergas.

³⁴ Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Gaspar_Correia#/media/Ficheiro:Hormuz_fort-Correia.png [consultado em 26-01-23]

³⁵ Cf. CORREIA, Gaspar – *Lendas da Índia*, II, p. 439.

local, Narasimha, tendo durante este mesmo período de tempo, e após o contacto com o reino da Etiópia, que enviara um embaixador, Mateus de seu nome. Contudo seria só em 1520 que os contactos seriam definitivamente concretizados já durante o governo de Diogo Lopes Sequeira.

Mas regresse-se a 1515. De Lisboa, e antes mesmo de chegar a notícia da morte de Afonso de Albuquerque, partira, nomeado para ocupar o lugar de governador, por um reticente D. Manuel, Lopo Soares de Albergaria cuja acção desenvolveria um outro vector de presença e permanência dos portugueses no espaço asiático. Resultante da sua acção formulou-se aquilo que podemos considerar um outro espaço imperial, o de um império sombra³⁶. Recorde-se que este Lopo Soares, é o homem que levanta as restrições à navegação defendidas por Albuquerque, permitindo que os portugueses navegassem e fizessem o trato por onde quisessem³⁷, isto é, por zonas onde a presença da coroa portuguesa era diminuta ou inexistente, como as costas do golfo de Bengala, as ilhas da Insulíndia, a Península Indochinesa ou até o Extremo Oriente.

Refira-se que o ano de 1517 é um ano negro para D. Manuel, a sua rainha consorte, D. Maria, morreu em Lisboa, nos Paços da Ribeira, a 7 de Março, com 35 anos. Ela que o acompanhara e cuja voz se erguera em defesa dos seus desígnios mais profundos, como seja quando já perto da sua morte se manifesta contra o envio de Lopo Soares de Albergaria para a Índia³⁸. A viuvez leva D. Manuel a rever a sua posição face ao projectado casamento de D. João com a infanta D. Leonor irmã do imperador Carlos V. Tal aliança poderia resultar no fortalecimento do seu herdeiro junto do imperador o que o fragilizaria. O casamento de D. Manuel com D. Leonor salvaguardaria a sua posição tanto interna como externamente. Contudo esta resolução provocaria um intenso mal-estar entre o monarca e D. João. Os últimos anos da vida de D. Manuel são ensombrados por este afastamento e pelas lutas entre facções que se posicionam ou junto do monarca ou do futuro herdeiro.

A 24 de Novembro de 1518 celebra-se o terceiro casamento de D. Manuel, as relações entre D. Carlos e D. Manuel desenvolveram-se num ambiente amistoso, tendo este feito entrar D. Manuel para a ordem de cavalaria do “Tosão de Ouro”. Ainda neste mesmo ano Diogo Lopes de Sequeira é enviado como governador da Índia e como Luís Filipe Thomaz defendeu, este triénio como que corporizou “o canto de cisne” do monarca. Recorde-se como em Setembro de 1519 Fernão de Magalhães parte de Sanlúcar de Barrameda, procurando Carlos V, contrapor ao domínio português uma presença castelhana nas ilhas do cravo. É certo que D. Manuel procura consolidar e defender a presença portuguesa em Maluco, ordenando a edificação de uma fortaleza em Ternate que só seria iniciada em 1522, já depois da morte do monarca no derradeiro mês de 1521.

³⁶ Cf. HESPAÑA, António Manuel - **Filhos da Terra. Identidades Mestiças noas confins da Expansão Portuguesa**, pp. 93-176.

³⁷ THOMAZ, Luís Filipe F. R. - **A Expansão Portuguesa – Um Prisma de muitas Faces**, p. 120

³⁸ AVELAR, Ana Paula - **D. João III-O Piedoso**, pp.22-23.

Neste ano de 1521, partira D. Duarte de Meneses como governador da Índia, estando projectado o envio de uma esquadra de quatro embarcações que deveria construir uma fortaleza nas costas da China, procurando, deste modo, continuar a controlar as rotas entre Samatra e o Sul do Império do Meio. A morte de D. Manuel é algo inesperada, ocorrendo num ano em que Soleimão, o *Magnífico*, tomou Belgrado, avançando no seu projecto de alargar os seus domínios no espaço europeu, ele que como, senhor do Império otomano, exercia agora o domínio sobre o Mediterrâneo Oriental, rivalizando com o do Mediterrâneo Ocidental, protagonizado por Carlos V. D. Manuel permanecia assim como uma das vozes decisoras das estratégias europeias. A partida de Lisboa da infanta D. Beatriz para Sabóia seria um dos últimos grandes festejos em que o monarca participaria, pois a 5 de Dezembro de 1521, D. Manuel sofreria de febres altas, *com inclinação para o sono* que, segundo frei Luís de Sousa, *andava na cidade, parava em modorra e matava a muitos*³⁹.

O monarca padeceria de uma encefalite letárgica, epidemia que ao tempo assolava o reino e o seu estado de saúde deteriorou-se rapidamente, *e se uma vez acordava, outras sete esmorecia*. Na noite de 13 de Dezembro, aos 52 anos de idade, Como Gil Vicente registou *o bom rei em seu acordo/ deste mundo se partia:/ sua morte conhecendo,/ com muita sabedoria, / per palavras piedosas / os sacramentos pedia; falando sempre com todos,/ deu sua alma a quem devia*⁴⁰. Se a Fortuna protegeu D. Manuel, foi a sua arte de governar que efectivou o seu desígnio de *Conquistar, Navegar e comerciar ...por outras terras e outros mares*.

³⁹ Ibidem, p.92.

⁴⁰ VICENTE, Gil - *Compilação de todas as obras de Gil Vicente*, II, p. 629

Bibliografia Citada:

ÁGOSTON, Gábor – **O império Otomano e a conquista da Europa**, Lisboa, EdicoesDesassossego, 2023. ISBN: 978-989-9138-17-9

AUBIN, Jean – **Le Latin et l'Astrolabe – Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son Expansion en Asie et les Relations Internationales**, 3 vols. Lisboa-Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian-CNCDP, 1996, 2000 e 2006. ISBN: 9728325088.

AVELAR, Ana Paula – **D. João III-O Piedoso**. Lisboa: QuidNovi, 2009. ISBN: 978-989-554-590-2.

AVELAR, Ana Paula – Fernão Lopes de Castanheda in Francisco Contente Domingues dir. **Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600**, I. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, pp.261-262. ISBN: 978-972-42-5087-8

AVELAR, Ana Paula – Gaspar Correia in Francisco Contente Domingues dir. **Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600**, I. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, pp.307-308. ISBN: 978-972-42-5087-8

AVELAR, Ana Paula Menino – **Fernão Lopes de Castanheda-Historiador dos portugueses na Índia ou cronista do governo de Nuno da Cunha?** Lisboa: Cosmos, 1997. ISBN: 9789898028952

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – **História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses**, 2 vols. Porto: Lello e Irmão – Editores, 1979.

CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**. 4vols. Porto: Lello e Irmão – Editores, 1975.

COSTA, João Paulo Oliveira e – **D. Manuel I (1469-1521) um Príncipe do Renascimento**. Lisboa: Círculo dos Leitores – CEPCEP, 2007. ISBN: 978-972-759-920-2

GARCIA, José Manuel – **O Terrível. A Grande Biografia de Afonso de Albuquerque**- Lisboa: A esfera dos livros, 2017. ISBN: 978-989-626-845-9

GÓIS, Damião de – **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1949.

HESPANHA, António Manuel – **Filhos da Terra. Identidades Mestiças noas confins da Expansão Portuguesa**. Lisboa: Tinta da China, 2019. ISBN: 978-989-671-476-5

MACEDO, Jorge Borges de – **Damião de Góis et l'Historiographie Portugaise**. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino – **Poder naval à escala planetária 1139-1521**. Lisboa: Saturnino Monteiro, 2013. ISBN: 978-989-8-6.

PAGDEN, Anthony – **Mundos em Guerra. 2500 anos de conflito entre Ocidente e Oriente**. Lisboa: Edições 70, 2022. ISBN: 978-972-44-2931-0

THOMAZ, Luís Filipe F. R. – **A Expansão Portuguesa –Um Prisma de muitas Faces**. Lisboa: Gradiva, 2021. ISBN: 978-989-785-104-9

RESENDE, Garcia de – **Crónica de dom João II e Miscelânea**. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973

VASCONCELOS, Carolina Michaelis de(ed.) – **Poesias de Francisco de Sá de Miranda**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989.

VICENTE, Gil – **Compilaçam de totalas obras de Gil Vicente**. Lisboa: Imprensa Nacional –Casa da Moeda, 1984

ORDEM DE SANT'AGO DA ESPADA: DA REFORMA DE 1789 AO RECONHECIMENTO DO MÉRITO CIENTÍFICO, LITERÁRIO E ARTÍSTICO

Comunicação apresentada pelo Doutor
Paulo Jorge Milhano Neves Estrela, em 21 de junho

A Reforma Mariana de 1789 foi um marco importante na secularização das antigas Ordens Militares - Cristo, São Bento de Aviz e Sant'Iago da Espada - e na sua transformação em ordens honoríficas. No entanto, a Ordem de Sant'Iago da Espada, a menos desejada das três, não irá beneficiar muito desta alteração e continuará a ser muito pouco concedida (a quem não reunisse condições para ter uma das outras), por ser tão pouco ambicionada e respeitada, quase uma condecoração em extinção...

Em 1862, com a grande reforma desta Ordem, que até alterou o nome - *Antiga, Nobilíssima e Esclarecida Ordem de S. Tiago, do Mérito Científico, Literário e Artístico*, e a sua transformação numa Ordem “de Colar” e destinada, agora, a reconhecer o mérito literário, científico e artístico, tudo mudou. Passou a ser uma Ordem extremamente desejada e reconhecida, por nacionais e estrangeiros, e digna da admiração geral da sociedade. Ainda na Monarquia, irá a ser a única ordem honorífica concedida a senhoras, embora escassamente, o que também por si é um marco digno de realce e admiração.

Com a instauração da República, a Ordem é extinta, junto de todas as outras ordens honoríficas, mas foi logo restaurada em 1918, mantendo essas suas características únicas: o ter um Colar entre as suas insígnias e continuar a servir para premiar as mentes mais brilhantes nas “Artes, Ciências e Letras”, como continua a constar no seu distintivo. Em 1962, cem anos depois da grande reforma que lhe deu nova vida, passa a contar com um grau especial e cimeiro - o Grande-Colar - destinado a Chefes de Estado e situações excepcionais (e por vezes polémicas), como foi o caso do Escritor José Saramago, que ostentava o seu Grande-Colar da Ordem de Sant'Iago da Espada quando recebeu o seu Prémio Nobel da Literatura. Referência ainda para Sophia de Mello Breyner Andresen, que também em 2019, no centenário do seu nascimento, foi agraciada com este grau especial, o Grande-Colar.

Atualmente, é uma ordem honorífica muito pouco concedida por S. Ex.^a o Presidente da República e quase sempre como uma segunda ou terceira concessão presidencial a figuras de mérito e reconhecidas pelo público em geral. E, claro, não se pode ignorar que a última concessão coletiva desta prestigiada ordem ocorreu em 2019, e tive o grato prazer de o testemunhar e logo nesta instituição cultural única e que entre os seus Académicos

muitos já foram agraciados com esta ilustre ordem. Acabou por ser este o pretexto para me propor a fazer esta mesma comunicação, esperando que ajude todos os nossos académicos a melhor entender este grande e ímpar reconhecimento público, que foi a concessão da Ordem Militar de Sant'Iago da Espada à nossa Academia de Marinha.

ANTÓNIO PEREIRA DE MATOS (1874-1930): UM PROTAGONISTA ESQUECIDO DO PENSAMENTO NAVAL EM PORTUGAL NOS PRINCÍPIOS DO SÉC XX

Comunicação apresentada pelo Académico
Fernando David e Silva, em 20 de setembro

Sendo largamente esquecida, a figura do Comandante António Pereira de Matos não tem sido, na verdade, completamente ignorada nos textos que se referem ao tema – o pensamento naval, e à cronologia – a primeira metade de séc. XX. Com efeito e para referir apenas os tempos mais recentes, podemos encontrar menção à sua obra em alguma da literatura produzida sobre o tema. Cito, por todos, o texto que o Almirante António Silva Ribeiro publicou em 2010 na *Revista Militar* - “Mahan e as marinhas como instrumento político”¹, no qual, dando clara primazia às obras de Fernando Pereira da Silva e de Alfredo Botelho de Sousa, não deixa de recordar António Pereira de Matos. Não reclamo, portanto, especial originalidade no tratamento do tema. O que pretendo, de facto, é propor a redescoberta de Pereira de Matos como estudioso do poder naval, na medida em que a sua obra ficou, em larga medida, submersa pela dos outros protagonistas cujas carreiras os projectaram como grandes figuras da Marinha da primeira metade do século XX.

No plano geopolítico, as três décadas que antecederam a Grande Guerra ficaram marcadas pela progressiva emergência da Alemanha como poder naval, desafiando a supremacia britânica. O período ficou conhecido, na época, como da “Paz Armada”, pois se baseava na já muito antiga convicção de que a escalada nos armamentos seria a melhor forma de preservar a paz (“si vis pacem, para bellum”).

Consolidado como grande poder continental europeu, depois da vitória sobre a França na guerra franco-prussiana (1870-1871), o II Reich, então constituído, ambicionou a sua própria expansão extra-europeia, acompanhando o movimento dos restantes poderes, estabelecendo colónias no Togo, e nas actuais Namíbia e Tanzânia, bem como nas ilhas do Pacífico e em enclaves na China. Estes novos domínios coloniais requeriam uma marinha, marinha de comércio capaz de assegurar a circulação de matérias-primas e produtos industriais, e uma marinha de guerra e de comércio apta a defender as respectivas rotas de ligação com a metrópole europeia. As acções da expansão alemã (a “Weltpolitik”) começaram em meados da década de 1880, ainda Bismarck era chanceler, para serem continuadas por Guilherme

¹ RIBEIRO, António Silva - “Mahan e as Marinhas como instrumento político”, pp. 465-483.

II, que ascendeu ao trono, em 1888. Esta rotura com as suas fronteiras europeias desafiou o secular domínio do mar do Reino Unido, que garantia a operação segura do sistema arterial que fazia funcionar o seu império global.

A Marinha francesa, por seu lado, estava marcada pela derrota com a Prússia, na qual teve, aliás, uma participação pouco expressiva, limitada a algumas escaramuças extra-europeias e a geralmente fracassadas acções de bloqueio nos portos alemães do Mar do Norte. Quanto à Marinha russa, ainda a quarta no ordenamento das marinhas europeias, conheceu algum desenvolvimento com a subida de Nicolau II ao trono imperial (1894), mas foi quase totalmente destruída na guerra com o Japão poucos anos mais tarde (1904-1905).

Os EUA, por seu lado, procuravam, desde o fim da Guerra Civil (1861-1865) afirmar a sua “New Navy”, ainda que só tivessem adquirido a qualidade de um poder naval de primeira ordem, a partir da vitória sobre a Espanha – no Atlântico e no Pacífico – em 1898.

Quanto à Marinha portuguesa no final da última década do séc. XIX, tinha como unidades principais a corveta-couraçada “Vasco da Gama”, aumentada ao efectivo em 1878 com o objectivo de assegurar a defesa da frente marítima da capital do reino. Somavam-se-lhe os navios adquiridos a coberto da Grande Subscrição Popular – a resposta emocional ao Ultimato britânico de 1890 – cruzador “Adamastor”, duas canhoneiras e duas lanchas-canhoneiras, bem como os três cruzadores do chamado programa Jacinto Cândido: “S. Gabriel” e “S. Rafael” – ambos de 1898 e “D. Carlos I” – 1899 e, pouco depois, o cruzador “Rainha D. Amélia” – 1901. Para além destes navios, que visaram oferecer a resposta possível ao Atlântico de interesse nacional, operavam no ultramar, sobretudo nas colónias africanas, umas poucas dezenas de canhoneiras, lanchas-canhoneiras e uma “poeira naval” de que nem sequer tem sido possível assegurar um inventário consolidado.

A evolução das marinhas, aqui referida em muito breve síntese, foi determinada, por um lado, pela dinâmica geopolítica e pela dinâmica da II Revolução Industrial e por outro pelas decisões dos estados-maiores, ou abrigo de correntes, ou escolas, de pensamento naval, surgidas ainda no séc. XIX.

A primeira destas correntes surgiu em França, nos meados da década de 1880. Corporizada na figura do Almirante Théophile Aube (ministro da Marinha em 1886-1887), embora os seus princípios lhe fossem anteriores, ficou conhecida como a *Jeune École*. A estratégia proposta era composta por três elementos: (1) a defesa costeira, baseada em torpedeiros, baterias de costa e caminhos-de-ferro para transporte de tropas; (2) o controlo do Mediterrâneo Ocidental, contra as ameaças vindas de Itália e do Reino Unido; (3) a guerra de corso e a capacidade de bombardeamento de aglomerações industriais e de população inimigas. Limitar a *Jeune École* aos torpedeiros, como já se tem feito, será uma redução grosseira desta conceptualização da arquitectura do poder naval francês da época. Esta simplificação levou a que esta escola estratégica também tivesse passado à História como “a Marinha dos fracos”. Ora é bom lembrar que os torpedeiros e os torpedos autónomos estavam então em desenvolvimento acelerado e eram navios baratos, capazes de infligir sérios danos ao inimigo (tanto

assim, que depressa surgiram os contratorpedeiros. Nas últimas três décadas do séc. XIX, a França aumentou ao efectivo mais de três dezenas de torpedeiros oceânicos, numa passagem à prática dos princípios da “Jeune École”, mas também continuou a construir couraçados e cruzadores protegidos, ainda que com algumas oscilações.

Em 1890 foi publicado nos EUA um livro do então capitão-de-mar-e-guerra Alfred Mahan (1840-1914, foi promovido a Contra-almirante já na reserva, em 1906), professor de História e Tática Naval no *Naval War College*, instituição a que presidiu nos períodos 1886-1889 e 1892-1893. Escrito a partir das notas das suas aulas, foi editado com o título *The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)*², e foi, nas décadas seguintes, a obra mais divulgada sobre o poder naval. Os princípios estratégicos que ali defendeu têm sido, por vezes, reduzidos ao conceito do “combate naval decisivo”, no qual teriam papel determinante couraçados de grandes dimensões e poder de fogo. Mas as propostas do americano foram bem além disto, já que tinham como princípio a primazia que o poder marítimo deveria ocupar no fortalecimento do poder nacional. Silva Ribeiro, no texto a que acima aludi, explica que, para obter o comando do mar, Mahan transpôs e adoptou para a guerra naval os princípios jominianos da estratégia terrestre, nos quais a concentração de forças ocupava um lugar determinante e para cujo sucesso teriam contribuído fulcral os navios de linha, isto é os couraçados.

A obra de Alfred Mahan depressa atravessou o Atlântico, sendo avidamente lida pelas Marinhas da Europa. Foi o caso da Alemanha, onde influenciou as opiniões de Guilherme II. Até ao seu contacto com o pensamento do americano, o imperador era adepto de uma Marinha baseada em cruzadores, que seriam os navios capazes de materializar as ambições coloniais germânicas e assegurar a sua expansão comercial para o ultramar. Convertido depois às propostas de Alfred Mahan, foi citado, numa carta que em 1894 escreveu a um amigo, declarando que “Estou não apenas a ler, mas a devorar o livro do comandante Mahan e a tentar decorá-lo”³. O kaiser encontrou no Almirante Alfred von Tirpitz (inicialmente um advogado da *Jeune École*) alguém que partilhava a sua recém-adquirida visão para o poder naval alemão. A evolução de Guilherme II e Tirpitz foi no sentido de assumir um papel central para a Marinha do Reich e de adoptar os couraçados para núcleo da sua esquadra. No entanto, ambos tinham consciência do enorme volume de recursos que seria necessário empregar para levar a marinha alemã ao par com a inglesa. Assim, em finais de 1899, Tirpitz divulgou a sua “Teoria do Risco”, na qual defendeu uma esquadra que sendo inferior à *Royal Navy*, fosse suficientemente forte para causar sérios problemas à Inglaterra, provocando danos à sua marinha, debilitando-a na sua capacidade de enfrentar terceiros poderes.

² Ainda que não lhes atribuindo particular expressão, Mahan explicou os limites cronológicos que adoptou: 1660 foi, em Inglaterra, o ano do fim da guerra civil e da subida ao trono do Carlos II; 1783 foi o ano da assinatura do Tratado de Paris, que pôs termo à Guerra da Independência e estabeleceu, preliminarmente, a paz entre Inglaterra e os EUA.

³ Evan Park, *ob. cit.*, pp. 131, 146.

O Reino Unido, por seu lado, repousava a sua doutrina no Naval Defence Act, uma lei do parlamento de 1889⁴ que reforçou o *two power standard* como a medida da superioridade britânica no mar, estipulando que a capacidade da *Royal Navy* deveria corresponder, pelo menos, ao total das duas potências navais que se lhe seguissem, que eram então a França e a Rússia⁵.

Ainda com uma situação estratégica relativamente indefinida no que se referia às relações entre a Inglaterra, França, Rússia e Alemanha, prosseguiram os esforços de aumento da capacidade das marinhas, crescendo os navios em tonelagem, velocidade, protecção balística e poder de fogo. Este impulso iria colocar-se como ponto de partida para o marco que constituiu a entrada ao serviço em 1906 de um novo tipo de navio, o “dreadnought”, o primeiro couraçado de calibre único, veloz, bem protegido e com um grande poder de fogo, traduzindo a vitória da conceptualização do Almirante Alfred Mahan..

Esta duas grandes correntes de pensamento naval, a *Jeune École* e a teoria do Domínio do Mar, também foram estudadas e debatidas na Marinha Portuguesa do seu tempo. A informação circulava com rapidez e a geração de oficiais que foi entrando ao serviço no último quartel do séc. XIX estava bem preparada para uma boa recepção das inovações técnicas e das diversas escola de pensamento naval. A Marinha em que serviam estava então principalmente orientada para o serviço colonial, em que se empregavam as corvetas de propulsão mista, as canhoneiras e a poeira naval, para além das ocasionais viagens e curtas permanências dos novos cruzadores. Não era, decerto, na sua composição heterogénea e vazia de uma estratégia coerente e consistente, uma Marinha na qual era particularmente estimulante servir. No ordenamento das forças navais do tempo, a Marinha Portuguesa era situada no bloco nas designadas marinhas de segunda ordem, ou marinhas de defesa costeira, depois das do Reino Unido, França, Rússia, Japão, Alemanha, EUA, Itália e Áustria-Hungria, a par de marinhas como as de Espanha, Holanda, Grécia, Turquia, Brasil e China⁶.

Como resposta a estes factores negativos, foram surgindo nas páginas dos *Anais do Clube Militar Naval*, da *Revista Militar*, em congressos e na imprensa, textos de divulgação e de opinião sobre as grandes opções que era necessário tomar em Portugal, alimentando um vivo debate sobre a questão.

A primeira obra de grande fôlego, que inscrevemos neste contexto, é *A Marinha de Guerra – Estudo*, editada em 1897 tendo como autor o jovem Segundo-tenente António Pereira de Matos. Nascido em 1874, numa família da burguesia comercial portuense (da qual,

⁴ A lei aprovou a construção de 70 navios para a Royal Navy, com um custo global de 21 milhões de libras (94.500 contos de réis, ao câmbio médio daquele ano).

⁵ Na verdade, o princípio tinha sido formulado em 1817, logo que instalada a ordem de Viena e fez doutrina ao longo de todo o séc. XIX. Ver do autor deste estudo, *O Fim das naus e a Marinha da Transição*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2015, pp. 97-99.

⁶ GARDINER, Robert (Ed.) - *Conway's All the World Fighting Ships 1860-1905*, Londres, Conway Maritime Press, 1979.

aliás, e até hoje, pouco se sabe), alistou-se na Escola Naval em 1888, sendo promovido a Guarda-marinha em 1892 e a Segundo-tenente no ano seguinte. Cumpriu sucessivas comissões de embarque nas corvetas-mistas, na fragata “D. Fernando II e Glória”, canhoneiras e navios de transporte, intercaladas com serviço em terra – na Estação Naval da Índia, em Moçambique, e no Corpo de Marinheiros, onde foi instrutor. Ao longo de quase 600 páginas, o referido *Estudo* discutiu o que designou como “estado lastimoso das nossas forças navais” e propôs a sua reforma, nas diferentes vertentes do material naval, arsenais, docas e depósitos, ensino e instrução de pessoal. O que alvitra em 1897 (tinha 23 anos) ainda é uma esquadra de cariz principalmente defensivo, centrada na defesa costeira, na representação externa e protecção

de nacionais, na hidrografia e no transporte (de pessoal e cavalos). Cumprido este plano, ao fim de nove anos, Portugal teria uma Marinha com cinco pequenos couraçados (2.300 a 3.800 ton), 15 cruzadores e 51 torpedeiros, para além de navios de transporte e 18 canhoneiras para a Marinha Colonial. A concluir este seu primeiro livro, lamentou-se do desinteresse público relativamente aos problemas da Marinha, cuja reorganização, escreveu, deveria ser “uma obra nacional”⁷.

Em 1901 fez publicar, também no Porto, o livro *A Marinha de Comércio – Estudo*. Em dois volumes, traçou a história da navegação mercante portuguesa, os aspectos técnicos dos navios, as questões económicas e jurídicas da sua exploração e as perspectivas do seu desenvolvimento. Este texto permanece uma obra única e valiosa, que, tal como os restantes produzidos por António Pereira de

Matos, está desaparecido de mercado, sendo mesmo escassa a sua oferta nas bibliotecas.

Nos finais de Oitocentos surgiram as ligas navais, associações civis que tinham o fim comum de representar os interesses marítimos e navais junto dos poderes políticos e influenciar as opiniões públicas no sentido de apoiarem os investimentos necessários ao seu crescimento. Pertenceu a António Pereira de Matos a iniciativa da criação da Liga Naval Portuguesa. Decidida numa assembleia-geral do Clube Militar Naval, realizada em Abril em 1900, inspirou-se nas associações congéneres fundadas no Reino Unido em 1894 e na Alemanha em 1897, surgindo a par das ligas espanhola, brasileira, italiana, francesa e belga e, pouco tempo depois, das ligas russa e norte-americana. Foram sócios fundadores da Liga portuguesa, entre outros, os oficiais da Marinha Afonso Cerqueira, Azevedo Gomes, Ladislau Parreira, Gago



A Marinha de Guerra – Estado, 1897

⁷ Em Apêndice, escrito já depois de encerrado o texto principal, referia a recente encomenda dos já referidos cruzadores “D. Carlos I” – (Newcastle), “S. Gabriel” e “S. Rafael” (Havre), na ocasião ainda denominados “D. João de Castro” e “Infante D. Henrique”.

Coutinho, Pereira da Silva, Filomeno da Câmara, Ivens Ferraz, Isaías Augusto Newton e Ernesto Vasconcelos; os oficiais da Marinha Mercante João Carlos Leone e Guilherme Vidal Júnior; bem como outras personalidades com interesses nas actividades marítimas, entre elas Guilherme Arnaud, Henrique Bensaúde e João Basílio Garraio.

Ao longo do seu período de maior vitalidade, a primeira década do século XX, mais precisamente até à mudança de regime em 5 de Outubro de 1910), a Liga Naval foi o centro dos debates sobre o poder naval português do tempo, através das suas numerosas iniciativas públicas, das monografias e outros textos que editou, das conferências e congressos que promoveu. Em brevíssima resenha, refiro a realização do primeiro (e único, na verdade) Congresso Marítimo Nacional, realizado em 1903, na Sociedade de Geografia de Lisboa, do Congresso Marítimo Internacional, o terceiro promovido pela Associação Marítima Internacional, que teve lugar em 1904, também na Sociedade de Geografia e, em Maio de 1910, do Congresso Nacional que, com uma natureza temática muito abrangente, visava discutir os “males e remédios” para os problemas da sociedade portuguesa, debatendo a demografia, a situação das classes trabalhadoras, analfabetismo e educação, anacronismos das leis, organização política, situação económica e financeira, agricultura, indústria, comércio e pescarias, o problema colonial, o papel da imprensa, a situação internacional, da defesa nacional, da Marinha de guerra e do Exército.

Não quero ainda deixar sem referência outra realização da Liga Naval, o mais específico Congresso de Pescarias, que decorreu em Viana do Castelo em Setembro de 1904, no qual se discutiu, entre



Capitão-tenente António Pereira de Matos
(1874-1930)

outros assuntos, os regulamentos de pesca, a segurança das embarcações e dos pescadores (nomeadamente quanto à obrigatoriedade de coletes de salvação), a necessidade de reduzir a um único os documentos de pesca, o estabelecimento de um seguro de vida para os pescadores e ainda a melhoria dos portos de pesca e da farolagem.

Contando com a colaboração de outros oficiais de Marinha, com os quais partilhava ideais, é possível atribuir a Primeiro-tenente Pereira de Matos a responsabilidade e o mérito principal na realização de todas estas iniciativas, inéditas e sem repetição no futuro.

Em 1908-1909 publicou, no Porto, a monografia *O Problema Naval Português – Estudo*, obra em dois volumes com um total de quase novecentas páginas. Tratou-se de uma revisão profunda do seu *Estudo* de 1897, correspondendo à actualização do pensamento do autor, dando resposta à evolução dramática das configurações dos navios de grande capacidade militar, quando já se aproximava um conflito europeu de grandes proporções. Enquanto

identificamos, no seu trabalho de 1897, um pensamento de certo modo próximo da *Jeune École*, o de 1909 já é claramente mahaniano, como proclama numa entusiástica litanias ao “profeta” da nova “religião” do poder naval (recupero, a propósito, a divulgada frase de Henry Stimson, no livro *On Active Service in Peace and War*, de que foi co-autor em 1948: “Neptuno é Deus, Mahan o seu profeta e a Marinha dos EUA a única verdadeira Igreja”).

Foi assim através da pena de António Pereira de Matos que surgiu uma análise aos elementos do poder marítimo português, seguindo a metodologia da obra maior do Almirante Mahan: a geografia física e humana e as infra-estruturas, a população, o carácter nacional, a civilização e a forma de governo e, por último, a situação económica e financeira. Esta, que podemos designar como sua obra maior, concluía com um plano a que se deveria “subordinar a restauração do poderio naval português”. As linhas de força deste plano eram, em síntese:

- (1) A “fixação da política naval”, através de uma de mútuo apoio na acção externa e colonial, com Espanha, e de uma aliança de idêntico sentido, com *nuances* reforçadas no que respeita o “mútuo auxílio na acção internacional”, bem como a garantia da integridade colonial portuguesa.
- (2) O desenvolvimento das pescarias e da marinha mercante, tendo como eixos principais uma “sólida organização marítima”, a educação e protecção das populações marítimas, a “criação de bons portos de pesca e comércio”, o “fomento das indústrias haliêuticas”, a expansão do comércio marítimo e da marinha mercante e, num tema que lhe é caro e que trata noutros textos, “a conveniente adaptação da nossa população *sea-working* à constituição de uma forte reserva naval⁸”.
- (3) A criação de uma marinha colonial, para fiscalização e polícia das costas das colónias, completamente separada da marinha de guerra⁹. António Pereira de Matos já tinha apresentado um extenso texto sobre a matéria: *A Marinha Colonial*, Lisboa, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1902.
- (4) Por fim, a definição de um ambicioso programa naval, que contemplava, como unidades orgânicas: uma Esquadra do Atlântico, composta por doze couraçados de 16.000 ton, três cruzadores e doze *destroyers*; uma flotilha chamada “torpedeira”, composta por um navio porta-minas, quinze *destroyers* (cinco de 850 ton e dez de 280 ton) e vinte submersíveis (500 ton), baseada em Lisboa, Horta e S. Vicente (Cabo Verde); e, para além de outros navios, uma Divisão Colonial, com quatro cruzadores-couraçados de 7.000 ton.

⁸ “Exigindo a mobilização geral das nossas forças navais [...] uma excelente organização das reservas [...] seria necessário reforça-las com o pessoal dos serviços marítimos do Arsenal [...] das Alfândegas, Capitanias e Saúde [e] da marinha mercante [...] facilmente se criaria uma reserva de oficiais, reunindo, num quadro especial, os oficiais fora do quadro e os auxiliares do serviço naval, conjuntamente com os oficiais da marinha mercante.”. Ver MATOS, António Pereira de - *O problema Naval Português – Estudo*, Tomo II, [...], pp. 427-428.0

⁹ As marinhas coloniais serão criadas por lei de 10 de Julho de 1912, na subordinação do ministério das Colónias, e extintas pelo decreto nº 12694, de 19 de Novembro de 1926, do mesmo ministério.

No nosso olhar de hoje, conhecedores da que foi a evolução real da Marinha daquele período, a proposta de Pereira de Matos tem um sabor que podemos designar romântico, exótico ou mesmo delirante. Importa, porém, não cometer o pecado mortal do anacronismo, ajuizando fora do contexto histórico em que os factos de desenrolaram¹⁰. Como veremos, este tipo de ambição foi acolhido pelo plano naval de 1912, nunca concretizado.

António Pereira de Matos não estava sozinho na defesa dos princípios propostos por Alfred Mahan, que só poderiam ter concretização através de uma Marinha dotada de couraçados, os navios capazes de influenciar a sorte dos combates navais decisivos. Refiro o Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Magalhães e Silva e o programa que apresentou em 1906 no Clube Militar Naval, o Capitão-tenente Guilherme Ivens Ferraz e o Segundo-tenente José Carlos da Maia, com as conferências que proferiram na Liga Naval em 1907 (respectivamente “Portugal precisa e pode ter uma Marinha activa” e “Algumas considerações sobre a Marinha de guerra”) e, para não me alongar, o Segundo-tenente Álvaro Nunes Ribeiro, também com uma conferência no mesmo local, em 1908. Estas intervenções ilustram a boa recepção das novas ideias sobre o poder naval na Marinha portuguesa, que interessaram todo o espectro hierárquico e não apenas os oficiais mais jovens.

Em 1909 surgiu o que terá sido, porventura, o texto mais divulgado do futuro Almirante Pereira da Silva (1871-1943). Tratou-se de *O Nosso Plano Naval*, o volume VII da Biblioteca da Liga Naval Portuguesa, à qual, aliás, o autor dedicou a obra. Ao longo de cerca de 160 páginas evocou as operações navais dos conflitos mais recentes (Guerra da Crimeia – 1853, Guerra Hispano-americana – 1898 e Guerra Sino-Japonesa, 1904-1905), defendeu o princípio do domínio do mar e o valor da ofensiva na guerra naval, propondo um plano naval em torno de seis couraçados de 15.000 toneladas, seis “exploradores” de 6.000 toneladas, os quatro cruzadores então existentes, quinze contratorpedeiros e nove submersíveis. Pereira da Silva e Pereira de Matos



O Nosso Plano Naval, 1909

¹⁰ Um ponto interessante nesta obra de Pereira de Matos figura numa simples nota de rodapé, na qual refere outros teorizadores do poder naval seus contemporâneos. Cito os também hoje muito esquecidos *Naval Warfare*, do inglês Almirante Philip Colomb (1831-1899), *The Command of the Sea* (1895), do jornalista Spenser Wilkinson (1857-1934), *The Royal Navy – a history from the earliest times to the present* (1900), de William Laird Cowes (1856-1905), jornalista e historiador também inglês, e *Mahan, Calwell e Il potere marittimo* (1897-1899), do Capitão-de-fragata Domenico Bonamico, da Marinha Italiana. Todas são anteriores à obra maior de Julian Corbett (1854-1922), *Some Principles of Maritime Strategy*, editado em 1911, que influenciou a política naval britânica do seu tempo. António Pereira de Matos e, decerto, os seus contemporâneos portugueses mais interessados, leram estas obras e divulgaram os seus princípios.

eram ambos Segundos-tenentes quando produziram as suas reflexões e as suas propostas. Tinham praticamente a mesma idade e defenderam as mesmas causas na primeira década do séc. XX.

As suas carreiras divergiram a partir do acontecimento fracturante que foi o Regicídio (1 de Fevereiro de 1908). António Pereira de Matos era um monárquico de sólidas convicções, um activista que assim se conservou depois da implantação da República. Por seu lado, Pereira da Silva era republicano, de uma estirpe que, o futuro o confirmaria, nunca o levou para a luta política. Pereira de Matos manteve-se como secretário-perpétuo da Liga Naval, sendo sempre o seu grande animador, designadamente na deriva política da



Contra-almirante Fernando Pereira da Silva
(1871-1943)

associação, encetada com a República, que lhe conferiu uma face dupla, até que suspendeu a actividade em 1939. Envolveu-se na criação, na actividade e nos corpos sociais de diversas associações cívico-políticas (em 1913, 1915 e 1918), sendo acusado de participação numa desordenada intentona contra a República em 1913, que foi dirigida pelo Comandante João de Azevedo Coutinho e ficou conhecida como a “primeira outubrada”. Como penitência desse envolvimento, foi mandado baixar ao Hospital de Marinha sob prisão, sendo amnistiado pouco tempo depois. Estas opções afastaram-no um pouco das suas notáveis – ou mesmo exuberantes – actividades anteriores, ainda que, reformado a seu pedido, em 1915, no posto de Capitão-tenente, a Marinha tenha continuado a nomeá-lo para algumas tarefas na área do direito marítimo. A sua saúde declinou nos últimos

anos da década de 1920, morrendo em 1930.

Pereira da Silva, por seu lado, foi ministro da Marinha em cinco dos seis governos entre Dezembro de 1923 e Maio de 1926. Só não ocupou a pasta no curto ministério de José Domingues dos Santos (o “governo dos canhotos”), de Novembro de 1924 a Fevereiro de 1925.

Ao longo daquele período empreendeu um largo conjunto de reformas, entre as quais a da Escola Naval e propôs um plano naval, que apresentou em 1924 no seu texto *Política Naval e Política Naval Nacional*¹¹, que serviria de base ao plano da Ditadura, aprovado em 1930 e que ficou com o nome do ministro Almirante Magalhães Correia. É interessante assinalar que Pereira da Silva fez ali a defesa do plano naval de 1912, considerado por alguns

¹¹ SILVA, Fernando Augusto Pereira da - *Política Naval e Política Naval Nacional*. Lisboa, Oficinas Gráficas do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército, 1924.

estudiosos como demasiado ambicioso e irrealista. Afirmou então que “não estava fora dos recursos do país, como foi reconhecido por entidades técnicas em assuntos financeiros”, escrevendo mais adiante que “factos subsequentes demonstraram a possibilidade do País suportar encargos financeiros muito mais elevados, como foram os que resultaram da nossa acção militar na Flandres, representados por algumas centenas de milhares de contos”.

Durante a conferência que fez em Fevereiro de 1930 na sede da Liga Naval Portuguesa, integrada em iniciativas da então criada comissão de propaganda ao plano naval da Ditadura, cunhou a expressão “zeno naval”¹², para ilustrar a situação depressiva em que se encontrava a Marinha do tempo. Na ocasião, Pereira da Silva referiu-se elogiosamente a Pereira de Matos, reconhecendo “As suas notáveis obras que põem em relevo a sua vasta cultura, grande erudição e brilhante inteligência”.

Para além das obras já referidas e ao longo das três primeiras décadas do séc. XX, Fernando Pereira da Silva escreveu assiduamente sobre temas de política e estratégia naval nos *Anais do Clube Militar Naval*. Vale também a pena salientar o seu último grande texto, que nos parece dever ocupar um lugar de relevo entre o seu legado teórico. Trata-se de *Política Internacional e Política Naval*¹³, publicado em 1934. Ao longo de mais de quatrocentas páginas, fez o balanço do estado do poder naval nas nações marítimas, referindo os casos de Portugal, Brasil, EUA, França, Inglaterra, Itália e Japão, quando já se aproximava, a passos largos, a segunda grande conflagração europeia do século. Pereira da Silva foi promovido a Contra-almirante em 1935, a título excepcional, quando já estava na situação de reserva.

Importa agora recordar a terceira figura deste pequeno conjunto que prevaleceu entre os pensadores do poder naval português na primeira metade do séc. XX. Refiro-me ao Almirante Alfredo Botelho de Sousa, o mais novo dos três. Nascido em 1880, na ilha de São Miguel, Açores, foi eleito deputado à Assembleia Constituinte de 1911 (e depois



Factores Imponderáveis da Guerra, 1970

¹² “Ainda houve um lampejo de regeneração do nosso poder naval quando o estadista Jacinto Cândido [...] tentou [...] imprimir à Marinha de Guerra um certo vigor, adquirindo alguns cruzadores [...] com a aquisição de alguns destroyers [...] hoje já antiquados [...] e de alguns submarinos, prestes a desaparecer, houve alguma esperança de ressurgimento naval, mas os anos foram passando [...] sem que os nossos velhos cruzadores fôssem substituídos por novas unidades. O resultado é termos chegado à posição do zero naval, que é o mesmo que dizer, para uma nação marítima, uma situação inferior à que nos convém na política internacional”. Ver Pereira da Silva, “A política militar e naval portuguesa e a influência dos pactos e acordos do desarmamento sobre a nossa directriz política”, p. 9.

¹³ Fernando Augusto Pereira da Silva, *Política Internacional e Política Naval*, Lisboa, Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1934.

senador, até 1915)¹⁴ pelo círculo da sua terra natal, um dos dezanove oficiais de Marinha que foram membros das primeiras câmaras legislativas da República.

A sua produção escrita centrou-se nos domínios da história¹⁵, da geopolítica, da sociologia da guerra e da arte de comando, distinguindo-se assim de Pereira de Matos e de Pereira da Silva. Nas suas tarefas de deputado defendeu, na Câmara, o orçamento da Marinha para 1912, publicando, nesse contexto, *Marinha e Defesa Nacional*¹⁶ a obra que o aproxima doutrinariamente de Pereira de Matos e Pereira da Silva.

Foi depois professor na Escola Naval entre 1921 e 1934 e do Curso Naval de Guerra a partir de 1928¹⁷. As suas lições nestes cursos foram mais tarde compiladas pelo



Vice-almirante Alfredo Botelho de Sousa
(1880-1960)

Comandante Horácio Faria Pereira e publicadas em 1970 com o título *Factores Imponderáveis da Guerra*¹⁸, decerto a sua obra mais divulgada e que mantém pertinência como objecto de estudo. O índice traduz fielmente o conteúdo da obra, que o título tão bem explicita: I - Atributos militares do chefe; II - A arte de comandar ou a psicologia do mando; III - O factor moral da guerra; IV - Disciplina; V - A condução de tropas e, a fechar, VI - Doutrina. Para além destas obras de maior ambição, Botelho de Sousa foi um prolífico colaborador dos *Anais do Clube Militar Naval*. Foi Major-General da Armada durante a II Guerra Mundial, entre 1941 e 1946.

¹⁴ A par dos também oficiais de Marinha, Carvalho Araújo, Azevedo Gomes, Nunes Ribeiro, Vasconcelos e Sá, Nunes da Mata, Arantes Pedroso, Tito de Moraes, Mariano Martins, Ladislau Parreira, Fiel Stockler, Carlos da Maia, Sousa Dias, Mendes Cabeçadas, Vítor Hugo de Azevedo Coutinho, Alfredo Rodrigues Gaspar, Tasso de Figueiredo, Machado Santos, Duarte de Almeida, José de Freitas Ribeiro. A Assembleia Constituinte de 1911 tinha 234 deputados, dos quais 229 foram eleitos pelo Partido republicano Português. Botelho de Sousa foi eleito para o primeiro Senado da República, que tinha setenta e um membros. Ver *As Constituintes de 1911 e os seus Deputados*, Lisboa, Livraria Ferreira, 1911 (obra “compilada e dirigida por um antigo oficial da Secretaria do Parlamento”). Ao defender a presença de militares na Assembleia Constituinte, Botelho de Sousa escreveu, em *Marinha e Defesa Nacional*: “entre nós, com uma população deseducada quanto aos princípios em que assenta a doutrina da defesa nacional, num país onde os assuntos que dizem respeito a essa defesa são estudados pode dizer-se exclusivamente pelas classes militares, não seria razoável excluí-las do Congresso, porque nos sujeitaríamos a não ter aí quem tratasse com conhecimento, tão importantes assuntos”:

¹⁵ Em que se deve distinguir a obra monumental, em quatro volumes (cerca de 2.500 páginas) *Subsídios para a história militar marítima da Índia: 1585-1669*, Lisboa, Museu de Marinha, 1930-1956

¹⁶ Alfredo Botelho de Sousa, *Marinha e Defesa Nacional*, Coimbra, França & Arménio, 1912.

¹⁷ Antecessor do Instituto Superior Naval de Guerra, criado em 1948.

¹⁸ Vice-almirante Alfredo Botelho de Sousa, *Factores Imponderáveis da Guerra*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1970, com Prefácio do Capitão-de-fragata Silva Horta.

Regressemos agora a António Pereira de Matos, para mais umas breves notas. Já referimos que o seu activo e impenitente monarquismo o afastou de lugares relevantes na orgânica da Marinha depois da implantação da República. Em 1915 foi mandado passar à situação de reforma, com promoção ao posto de Capitão-tenente, em virtude de ter sido considerado incapaz para todo o serviço pela Junta de Saúde Naval. António Pereira de Matos envolveu-se depois na Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira, uma organização cívico-política criada em 1918, com uma matriz nacionalista conservadora, tendo dirigido o seu órgão máximo entre 1923 e 1925. Em 1924, quando o Comandante Pereira da Silva era ministro da Marinha, foi nomeado vogal de uma comissão encarregada de proceder ao estudo das questões do Direito Internacional Marítimo. Quatro anos mais tarde foi designado para fazer parte da Comissão Permanente da mesma área. Na sua bibliografia activa destacam-se as quatro monografias já aqui mencionadas, sobre as Marinhas de Guerra e de Comércio e sobre a problemática da Marinha Colonial, editadas entre 1897 e 1909. Deve ainda ser recordado o seu livro *Palestras Sociais*, editado em 1915, uma colectânea de textos inéditos e de entrevistas concedidas ao diário monárquico *O Dia*, com o pensamento social de António Pereira de Matos, muito ligado à doutrina social da Igreja.

As circunstâncias e as dimensões da geopolítica¹⁹ são, nos nossos dias, muito diferentes das que foram referência nos trabalhos de Fernando Pereira da Silva, António Pereira de Matos e Alfredo Botelho de Sousa, mas conservam-se úteis, com uma perspectiva crítica, muitos dos princípios então formulados. Os Almirantes Pereira da Silva e Botelho de Sousa foram considerados, até aos nossos dias, em razão das suas carreiras e do seu legado teórico, como as duas principais figuras do pensamento naval em Portugal na primeira metade do séc. XX. Numa singela tentativa de interpretação, arrisco afirmar que o activismo político de Pereira de Matos e uma carreira naval que terminou abruptamente num posto intermédio, muito em razão da sua conduta cívica, bem como ao seu precoce desaparecimento, contribuíram para o apagamento da sua figura e obra, designadamente a partir da Ditadura e durante o Estado Novo, a quem pouco convinhavam oficiais de Marinha inclinados a um empenhamento político menos ortodoxo.

Não obstante, creio que o legado do Comandante António Pereira de Matos, pela sua extensão e profundidade, deve abandonar as notas de rodapé, merecendo ser evocada e trazida, de novo, à atenção dos estudiosos (tanto os que ocupam do passado como os que se ocupam da prospectiva) e ser considerada a par dos outros grandes nomes cuja obra aqui foi evocada.

¹⁹ Ecopolítica, demopolítica, geoeconomia e biopolítica, na proposta de Pedro Pizarat Correia, “Geopolítica e Geoestratégia”, *Nação e Defesa*, 2012, nº 131, pp. 229-246.

Obras citadas

BONAMICO, Domenico - *Mahan, Calwell e Il potere marítimo (1897-1899)*.

CLOWES, William Laird - **The Royal Navy – a history from the earliest times to the present**. Londres: S. Low, Marston, 1900.

COLOMB, Philip - **Naval Warfare**. Londres: W.H. Allen and Co., 1895.

CORBETT, Julian - **Some Principles of Maritime Strategy**. Londres, 1911.

CORREIA, Pedro Pizarat - Geopolítica e Geoestratégia. **Nação e Defesa**, 2012, nº 131, pp. 229-246.

GARDINER, Robert (Ed.) - **Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905**. Londres: Conway Maritime Press, 1979.

RIBEIRO, António Silva - Mahan e as Marinhas como instrumento político. **Revista Militar**, Maio de 2010, pp. 465-483.

SILVA, Fernando Augusto Pereira da - **Política Naval e Política Naval Nacional**. Lisboa: Oficinas Gráficas do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército, 1924.

SILVA, Fernando Augusto Pereira da - A política militar e naval portuguesa e a influência dos pactos e acordos do desarmamento sobre a nossa directriz política. **Anais do Clube Militar Naval**, Anexo ao nº de Maio e Junho, 1930, p. 9.

SILVA, Fernando David e - **O Fim das naus e a Marinha da Transição**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2015, pp. 97-99.

SOUSA, Alfredo Botelho de - **Factores Imponderáveis da Guerra**. Lisboa: Ministério da Marinha, 1970.

SOUSA, Alfredo Botelho de - **Marinha e Defesa Nacional**. Coimbra: França & Arménio, 1912.

SOUSA, Alfredo Botelho de - **Subsídios para a história militar marítima da Índia: 1585-1669**. Lisboa: Museu de Marinha, 1930-1956.

Um antigo oficial da Secretaria do Parlamento (**Compilador e Diretor**) - **As Constituintes de 1911 e os seus Deputados**. Lisboa: Livraria Ferreira, 1911.

WILKINSON, Spenser - **The Command of the Sea**. Londres, 1895.

O CRIME ORGANIZADO TRANSNACIONAL NA DIMENSÃO MARÍTIMA

Comunicação apresentada pelo Académico
Jorge Novo Palma, em 27 de setembro

Resumo

Aborda-se nesta comunicação a relevância actual da dimensão marítima do crime organizado transnacional, bem como a cooperação inter-agências e multinacional na implementação de respostas abrangentes ao denominado crime azul.

Caracteriza-se os tipos de crime organizado transnacional marítimo, concluindo-se sobre a necessidade duma abordagem estrutural nova e abrangente às diversas formas de crime marítimo, visando facultar maior eficiência na acção repressiva.

Aprofunda-se os casos particulares da pirataria e da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, esta enquanto preocupação emergente relativamente ao mar alto, na perspectiva da identificação de lições para a implementação de respostas cooperativas.

Analisa-se os atributos do sucesso na edificação, na institucionalização e no funcionamento duradouro de estruturas com a missão de cooperação interagência e multinacional na repressão do crime organizado transnacional marítimo (COTM).

Conclui-se evidenciando as preocupações actuais relativas ao incremento do crime marítimo e das suas repercussões para a segurança marítima, relevando-se a necessidade de as organizações desenvolverem os processos de capacitação a longo prazo que as habilite a valorizar a cooperação interagência na repressão do crime organizado transnacional marítimo.

1. Introdução

A dimensão marítima do crime organizado transnacional adquiriu nas últimas décadas relevância acrescida para a segurança marítima e por consequência para as actividades que se concretizam no mar ou que do mar dependem, com repercussões para as economias, para as sociedades, para o ambiente e para a estabilidade das regiões.

Esta constatação é evidenciada, no caso das marinhas, pelo seu envolvimento frequente nas últimas décadas em operações, em cooperação ou no apoio a autoridades com competência, que incluem a repressão no mar de diversos tipos de crime organizado transnacional. Entre estes, com maior expressão, inclui-se a pirataria marítima e o assalto armado a navios, os tráficos de pessoas, incluindo de migrantes, os tráficos de estupefacientes, de armas e de lixo, as transferências e o abastecimento ilegal de combustíveis e os crimes ambientais,

incluindo-se nestes a pesca ilegal e a poluição, designadamente pela imersão de resíduos (United Nations, 2013, p. 1). Com a crescente automatização, condução remota e ligação em rede dos sistemas, dos navios e das plataformas que operam no mar, também o crime organizado transnacional alcança a dimensão marítima através do ciberespaço (Marques, 2019). A capacidade de gerar uma miragem digital da localização dum navio ou dum contentor é hoje uma realidade, estimando-se que venha a produzir efeitos transformadores no modo como os bens circulam no mundo, com profundas implicações para a imposição das leis internacionais, para o crime organizado e para o comércio global. Uma empresa fornecedora de serviços de dados marítimos assinalou desde o início de 2021 mais de 500 casos de navios que mistificaram a sua posição real, manipulando os seus sistemas de navegação e de identificação (Windward, 2022, p. 5).

Dois terços da superfície mundial é oceano e apesar das jurisdições e da competição pelo leito do mar, grande parte do alto mar permanece uma das áreas comuns da humanidade, a par com o espaço aéreo internacional, o espaço e o ciberespaço, nos quais a soberania dos estados se exerce de forma limitada e não sujeita à jurisdição criminal de um único estado (United Nations, 2019, p. 29).

Mais de 80% do comércio mundial circula por via marítima, tendo-se observado nas últimas quatro décadas um crescimento sustentado, expresso em toneladas transportadas (EU, 2019, p.10), só interrompido em 2009, com a crise financeira global e o dealbar da crise da pirataria no Corno de África, e, em 2020, com a crise pandémica.

A evidência da expansão do crime organizado transnacional marítimo, com expressão variável em função das diferentes regiões marítimas, tem vindo a merecer a atenção crescente e a prioridade visível de governos, autoridades e organizações internacionais. Esta atenção e preocupações crescentes culminaram em sessões do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), em 2019 e 2021, nas quais se debateu de forma abrangente, respectivamente,

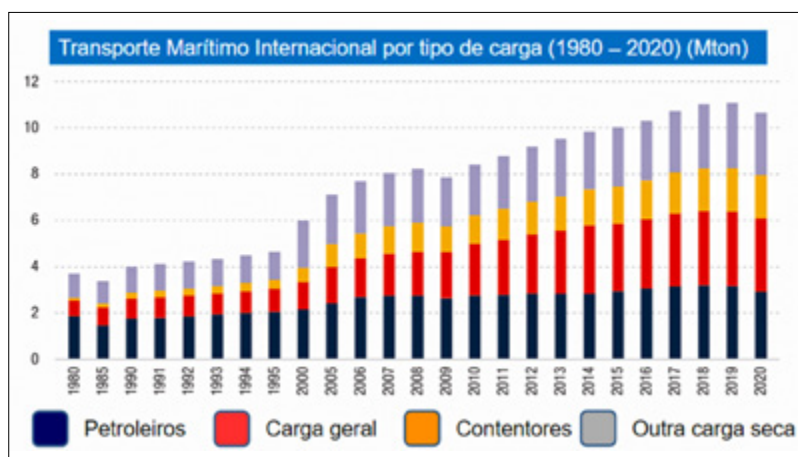


Fig. 1 - Transporte marítimo internacional por tipo de carga (UNCTAD, 2021).

pela primeira vez, o crime organizado transnacional na sua dimensão marítima e a segurança marítima. Anteriormente, o CSNU tinha já abordado especificamente o tema da pirataria, a partir de 2008, deliberando e autorizando as primeiras acções contra a pirataria ao largo da costa da Somália, na sequência da avaliação e classificação da situação de segurança na região como de risco para a paz e segurança internacional. Entre 2008 e 2021 o CSNU produziu 18 resoluções relacionadas com a pirataria na Somália e no Golfo da Guiné, 15 respeitantes à primeira e 3, em 2011, 2012 e 2022, relacionadas com a pirataria e o assalto armado a navios no Golfo da Guiné (UN, 2021).

A complexidade dos assuntos marítimos, acompanhada em regra da inexistência de um conhecimento abrangente e consolidado sobre as actividades que têm lugar no alto mar, nas diversas áreas de jurisdição marítima e no interface mar-terra, tem produzido abordagens discretas aos problemas, necessariamente pragmáticas, contudo limitadas face às ligações entre diversos tipos de actividade criminosa, no mar e em terra. Deste modo, não respondem ao quadro de complexidade que caracteriza as actividades no mar, ou então não progridem para quadros legais eficazes. Neste aspecto merece realce o estabelecimento, durante as últimas duas décadas, de diversas iniciativas específicas do âmbito das organizações internacionais e de agências subsidiárias, bem como de organizações não governamentais, que visam o aprofundamento da cooperação e do conhecimento sobre a situação, evoluções possíveis e capacitação no combate ao crime marítimo. São os casos, entre outros, do Programa Global para o Crime Marítimo da agência das Nações Unidas para o Crime Organizado e as Drogas (UNODC), e dos diversos projectos da Organização Internacional de Polícia Criminal (INTERPOL) dirigidos ao crime marítimo.

Uma breve abordagem a eventos reais apoia-nos na consciencialização quanto à necessidade de actuar e cooperar na unidade de esforço no combate ao crime organizado transnacional no mar, cujo sucesso passa pela cooperação internacional e inter-agências. Exemplos recentes destes sucessos são felizmente inúmeros, acompanhados por vezes também por fracassos, razão da relevância do adequado estudo de uns e de outros, tendo em vista a fixação de lições identificadas, especialmente no âmbito da capacitação das instituições para a cooperação inter-institucional visando um mesmo fim. Em 2006 numa acção cooperativa em apoio da Polícia Judiciária (PJ), uma unidade de tarefa naval, integrando meios nacionais da Marinha, entre os quais avultava uma fragata e um reabastecedor de esquadra, helicópteros *Lynx*, grupos do Destacamento de Ações Especiais e da PJ embarcados, com a cooperação da Força Aérea Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional, realizou ao largo da costa portuguesa uma abordagem ao navio mercante *Luna del Mar* que resultou na detecção de mais de 2 ton de cocaína, dissimulada a bordo. A apreensão do produto estupefaciente, fruto duma cooperação exemplar, que perdura, constituiu-se então numa das maiores apreensões registadas em águas oceânicas no âmbito global.

Já neste ano de 2022, concluindo uma missão de patrulha de 3 meses, a guarnição do navio USCGC *James*, da Guarda Costeira (USCG) dos Estados Unidos da América (EUA),

desembarcou na Florida 24,7 ton de cocaína e 7,2 ton de marijuana, com um valor aproximado de 980 M€. A totalidade das apreensões incluiu novos recordes de apreensão singular de cocaína (4,95 ton) e de marijuana (1,8 ton) para a região das Caraíbas e Pacífico oriental. As apreensões envolveram a cooperação dos departamentos governamentais dos EUA, da Defesa, da Justiça e da Segurança Interna e meios, guarnições e agentes de 7 navios e bases da USCG, do navio de patrulha oceânico (OPV) da Marinha dos Países Baixos HNLMS *Holland*, do navio USS Milwaukee, da Marinha dos EUA e das agências e órgãos do governo dos EUA a seguir indicados, para além de diversas agências e órgãos de países parceiros, juntos na unidade de esforço no combate ao tráfico de droga: *Customs and Border Protection*; *Federal Bureau of Investigation* (FBI); *Drugs Enforcement Administration* (DEA); *Immigration and Customs Enforcement* (ICE) (US, 2022). Só no ano de 2016, a USCG interceptou 201 ton de cocaína (que corresponde apenas a 7.1% do fluxo estimado) e 23,8 ton de marijuana, com um valor total estimado de mercado de 5,25 mil milhões € (US DHS, 2017) Um outro exemplo refere-se à missão do navio USCGC *Stone*. Este navio, da Guarda Costeira dos EUA, cumpriu a missão *Southern Cross*, entre dezembro de 2020 e março de 2021, tendo embarcado um oficial da Marinha Portuguesa como observador (Cabral, B, Pinheiro, M.D., 2021). A missão consistiu numa patrulha cobrindo o Mar das Caraíbas e o Atlântico Sul ocidental, com o objetivo de desenvolver a cooperação com os estados costeiros no âmbito da repressão à pesca ilegal, não relatada e não regulamentada (INN)¹, fortalecendo as relações e lançando as bases para o aumento de parcerias que visam combater as atividades marítimas ilícitas (US SOUTHCOM, 2021).



Fig. 2 – Missão do USCGC *Stone* e índices de pesca INN atribuídos aos diversos países (Macfayden, G, Hosch, G, 2021, p. 25; Cabral, B, Pinheiro, M.D., 2021).

¹ Na língua inglesa designada por “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU)”.

Conforme foi declarado nas comunicações relativas à missão, os EUA procuram negociar acordos internacionais visando a repressão da pesca INN, bem como aprofundar a cooperação internacional, tendo em vista aumentar a eficácia dos estados costeiros no combate a esta pesca, promovendo a estabilidade regional, a segurança e a sustentabilidade da exploração dos recursos.

O mapa da figura 2, no qual se justapõe o trajecto genérico coberto pela missão, apresenta a “pontuação IUU” atribuída a estados costeiros, referente a 2021. Esta pontuação, estabelecida anualmente desde 2019 com base em 40 indicadores, visa classificar a exposição dos países costeiros à pesca ilegal, não relatada e não regulamentada (INN), bem como ao respectivo desempenho na sua repressão (Macfayden, G. and Hosch, G., 2021, p. 11).

Destes exemplos realça-se a diversidade e complexidade dos enquadramentos na acção e a relevância que têm para o sucesso das operações a cooperação multinacional e interagência, entre as diversas autoridades e entidades, as informações e a imprescindibilidade do envolvimento dos estados costeiros.

As consequências do crime organizado transnacional, para a segurança marítima e para o bem-estar e desenvolvimento, afectam não só os estados costeiros como todas as economias abertas que dependem da circulação de produtos e bens através do mar. Na prática compreende praticamente todo o mundo, quando nos confrontamos com a dimensão da relevância do transporte marítimo, da exploração dos recursos marítimos, e naturalmente do potencial de actividades não controladas e criminosas, de exploração de recursos, de tráficos e outras que afectem indelével e permanentemente o ambiente e a sustentabilidade do oceano.

Suscitada a preocupação internacional relativa à dimensão marítima do crime organizado transnacional, bem como da relevância da cooperação inter-agências e multinacional na repressão e prevenção do denominado crime azul, importa tipificar os tipos de crime organizado transnacional marítimo. Não se encontrando a pesca ilegal, não relatada e não regulamentada enquadrada pela Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional (UNTOC), têm vindo a ser adensados os nexos entre esta pesca e o crime organizado transnacional, exigindo, contudo, para o efeito, um enquadramento específico complementar de legislação que abranja a pesca INN nos aspetos específicos dos crimes conexos.

2. A dimensão marítima actual do Crime Organizado Transnacional Marítimo

Da sessão específica do CSNU que debateu o crime organizado transnacional marítimo (COTM), ou do também designado crime azul, enquanto ameaça para a paz e a segurança internacional, realizada em fevereiro de 2019, não resultou qualquer comunicado ou conclusão formal, apesar das intervenções concordantes nesse sentido (Bueger, C., Edmunds, T., 2020). Realça-se, contudo, o reconhecimento abrangente expresso que o crime marítimo tem vindo a sofisticar-se, envolvendo os navios, as cargas, as tripulações e as vítimas, e que se alarga a novos domínios, tais como os danos no ambiente e na sustentação dos recursos

renováveis. Consta-se igualmente que os grupos criminais tiram partido da liberdade de navegação e dos desafios de imposição da lei e da jurisdição no mar para actuações impunes, e que existem ligações entre o terrorismo, a pirataria e os tráficos ilegais. Uma das razões apontadas para a falta de conclusões é a falta de precisão e clareza quanto ao significado, âmbito e alcance do conceito de crime organizado transnacional marítimo, designadamente que actividades ilícitas inclui, de modo a poder-se, por um lado, reconhecer a natureza diversa do crime marítimo, e por outro lado, assegurar uma resposta abrangente (Bueger, C., Edmunds, T., 2020).

a. Necessidade de perspectivas abrangentes

A Convenção da UNTOC, ao definir crime organizado transnacional estabelece como características que é estruturado, implicando padrões identificáveis de comportamento e processos dentro e entre grupos criminais, que é duradouro, que é colaborativo, que possui propósito, ou seja intenção de cometer crimes graves que buscam o benefício e que implica o envolvimento de pelo menos dois Estados. Um dos problemas que subsiste é a classificação de crime grave, conceito mais difícil de ser igualmente tratado nos diversos enquadramentos legais nacionais. Tratando-se de crimes que são potencialmente em área comum, torna-se necessário que o entendimento da gravidade seja, também, comum. O segundo aspecto tem a ver com o conceito de transnacionalidade e o requisito de envolver pelo menos dois Estados, quando por vezes a prática do ato criminoso ocorre em alto mar, entre dois Estados, em áreas de jurisdição específica, parcial ou partilhada, ou por navios a navegar sob jurisdição múltipla, indefinida ou de fraca autoridade do Estado de bandeira (Bueger, C., Edmunds, T., 2020).

Verifica-se assim que os crimes podem incluir várias dimensões de transnacionalidade, incluindo actividades globalizadas, como é o tráfico de estupefacientes, ou meramente regionais, como pode ser o caso da pirataria e assalto armado, de que é exemplo o Golfo da Guiné, podem ser planeados num Estado, mas serem realizados noutra ou no mar, caso dos crimes contra a vida selvagem. Os crimes marítimos envolvem em regra elementos baseados em terra, seja para efeitos de apoio, de financiamento, da “lavagem” dos resultados da actividade, sejam bens ou dinheiro e do encaminhamento através das cadeias de abastecimento criminais.

Na prática, as noções de crime no domínio marítimo são determinadas através dum conjunto denso interligado de leis nacionais, convenções internacionais (com grau diverso de adesão), costume internacional e acordos bilaterais ou regionais entre Estados, como são os que se referem à gestão das pescas ou ao âmbito da segurança. Daí resulta a proposta apresentada (Bueger, C., Edmunds, T., 2020) que inclui uma conceptualização mais abrangente do crime organizado transnacional marítimo, centrada no mar em vez de nos Estados e que seja acolhido no conceito da UNTOC, ou seja que inclua ofensas ou crimes graves, seja estruturado, duradouro, colaborativo, intencional e tenha por objectivo resultados, mas que reconheça o enquadramento e a natureza legal, por vezes ambíguos, das actividades no mar.

b. Tipologias

Na conceptualização de Bueger e Lamb, o crime marítimo ou crime azul é categorizado em 3 vertentes de relação possível com o mar: sobre o mar, os designados crimes contra a mobilidade; através do mar, ou seja, os crimes que fluem pelo mar, mas cujos actos essenciais ocorrem em terra; e no mar, ou seja os crimes de natureza ambiental, que afectam o capital natural ou a herança cultural (Bueger, C., Edmunds, T., 2020).

Os crimes contra a mobilidade visam a circulação das mercadorias e da navegação de comércio e têm lugar no mar ou na vizinhança, por exemplo nos portos e nos fundeadouros. A maioria dos crimes incluídos nesta categoria revestem-se de actos de pirataria, nas suas diversas expressões. Contudo, de acordo com o enquadramento jurídico actual, em virtude de serem na sua maioria cometidos nas águas territoriais de um Estado costeiro, caem fora da alçada da Convenção da Lei do Mar e ficam sujeitos à legislação do Estado costeiro e à sua capacidade para o procedimento judiciário.

A segunda categoria respeita às actividades que usam primariamente o mar como meio para o trânsito dissimulado dos objectos ou dos sujeitos alvos da actividade criminosa, a partir de uma localização de origem, onde os bens são produzidos ou as pessoas se encontram, para uma localização ou mercado de destino. No trânsito evitam a detecção, os controlos de saída e de entrada, as inspecções alfandegárias e as taxas. Incluiu-se nesta categoria o tráfico de pessoas ou a ajuda à imigração ilegal, o tráfico de estupefacientes pelo mar, o contrabando e o tráfico de armas ligeiras, designadamente a partir de e para regiões em conflito, em regra sujeitas a embargos, o tráfico de armas ou materiais para armas de destruição massiva, causadoras de desestabilização e da concretização de ameaças à segurança regional e global, bem como outros bens traficados através do mar: bens sujeitos a quotas, bens proibidos, contrafacção, antiguidades, vida selvagem sob protecção, madeiras preciosas e resíduos, metais e minerais preciosos, e carvão.

Na terceira categoria caem os crimes ambientais, nos quais se incluem as actividades causadoras de danos ao ambiente marinho, nos quais os humanos são vítimas de segunda ordem.

Os crimes ambientais caracterizam-se pela complexidade crescente, pois, se por um lado, são crimes que resultam duma exploração desenfreada de recursos, cujas actividades possuem externalidades causadoras de dano ambiental, para além dos efeitos da sobre-exploração, causadora de danos na sustentabilidade dos recursos renováveis, caso da pesca ilegal, não relatada e não regulamentada, por outro lado, há efeitos da actividade humana cujos efeitos levam tempo a fazer-se sentir e são muito difíceis de atribuição de culpa directa ou nominal, mas cuja responsabilidade pode vir a ser atribuída aos Estados. Incluem-se nesta categoria as práticas de poluição deliberada do oceano pela imersão de resíduos no mar, incluindo resíduos perigosos resultantes de actividades produtivas, cujo processamento dispendioso é, desta forma, evitado. No limite, a própria imersão não deliberada no oceano, a partir da atmosfera, de dióxido de carbono (CO₂) produzido pela queima de combustíveis fósseis, causador da acidificação progressiva do oceano, pode vir a ser alvo de processos criminais, por negligência.

	<i>Crimes contra a mobilidade</i>	<i>Fluxos criminais</i>	<i>Crimes ambientais</i>
<i>Relação com o mar</i>	Sobre o mar	Através do mar	No mar
<i>Alvos (objetos/sujeitos)</i>	Navios e portos	Sociedades e comunidades	Natureza e instalações
	Rapto e resgate	Ajuda à imigração ilegal	Pesca
	Apreensão de navio / carga	Tráfico de pessoas	Poluição marinha
	Roubo e furto	Tráfico de armas e de armas de destruição massiva (ADM)	Extracção ilegal de recursos
	Crimes nos e contra os portos	Estupefacientes	Infra-estruturas críticas
	Clandestinos	Bens ilícitos, contra-facção, vida selvagem	Património cultural
	Cibercrimes	Lixos e resíduos	
<i>Formas de dano e vítimas</i>	Comércio marítimo	Economia formal	Destruição ambiental
	Cadeias de abastecimento	Saúde pública	Biodiversidade
	Marítimos	Destruição ambiental	Economia costeira legítima
	Economias costeiras	Pessoas traficadas	Comunidades ribeirinhas
	Facilidades portuárias	Segurança nacional	Segurança alimentar
<i>Atividades facilitadoras / transversais</i>	Corrupção, chantagem e suborno; escravidão, trabalho forçado e infantil; fraude nos seguros, na carga e na documentação, lavagem de dinheiro, obstrução da justiça; outras formas de apoio aos grupos criminosos		

Fig. 3 – Tabela com as várias situações de COTM (Adaptado de Bueger, C., Edmunds, T., 2020).

Em complemento, existe um conjunto de actividades facilitadoras e transversais, essenciais à concretização dos crimes e que se intersectam em três planos: as aptidões e as capacidades para executar os crimes, nomeadamente a sua execução em alto mar ou na orla costeira; os espaços onde ocorrem os crimes; e os crimes conexos que apoiam a sua concretização.

c. Perspectivas

Quanto aos espaços onde ocorrem, são naturalmente mais frequentes em regiões ins-táveis, onde é mais fácil estabelecer bases de operação e onde as capacidades de vigilância e de imposição da lei são mais fracas ou inexistentes, perto de zonas de confluência de tráfego marítimo, onde os alvos se concentram e a probabilidade de sucesso é mais elevada. No que respeita às actividades criminosas conexas, importa referir que o crime organizado transnacional marítimo está dependente da ligação a outras formas de crime, pois necessita do acesso a mercados financeiros ou de bens transacionáveis para assegurar a colecta financeira do resultado da acção e da “lavagem” do dinheiro, encaminhar bens roubados, furtados ou provenientes de captura ou de extracção ilegal e onde são práticas comuns o suborno, a fraude, a falsificação e a corrupção. As sinergias entre capacidades, aptidões, espaços, actividades conexas,

redes e modelos de negócios atribuem elevada adaptabilidade ao crime marítimo, como aliás se constata no caso da pirataria na região do Corno de África.

Apesar do reconhecimento da especificidade do crime organizado transnacional marítimo e das preocupações que acarreta para a paz e segurança internacionais, permanecem enormes desafios de adaptação dos principais instrumentos jurídicos de âmbito internacional marítimo, no sentido de incorporarem abordagens abrangentes aos diversos crimes marítimos, reduzindo as lacunas que resultam na impunidade das actuações criminosas.

3. Pirataria

a. A História e as campanhas contra a pirataria

O desenvolvimento da pirataria marítima acompanhou a expansão da navegação e a globalização. No séc. XVI circunscrevia-se ao Mar Mediterrâneo, essencialmente baseada nas costas do Norte de África, de onde partiam as incursões que assolavam as costas do Sul da Europa, incluindo a costa Sul de Portugal. Com a expansão dos descobrimentos, manteve-se o problema no Mar Mediterrâneo e instalou-se durante os séc. XVII e XVIII no Oceano Atlântico e nas costas do Oceano Índico, no Mar do Sul da China e nas águas dos arquipélagos que são hoje da Indonésia e das Filipinas. No séc. XIX, para além de se ter mantido no Mar Mediterrâneo, assolou a região do Mar das Caraíbas e despontou na costa atlântica da América do Sul e nas latitudes inferiores do Atlântico Norte. Contudo, foi decrescendo ao longo do séc. XIX, até praticamente desaparecer, muito pela acção dos diversos poderes navais que durante aquele século se desenvolveram e que nos intervalos do seu emprego na condução da guerra ou da diplomacia naval foram empregues no combate à pirataria.

Só voltou a ouvir-se falar da pirataria, de forma séria e consistente, no final do séc. XX, com a ocorrência de ataques, com alguma frequência, no estreito de Malaca e nas aproximações arquipelágicas situadas para Leste deste estreito. A pirataria voltou em grande força a partir da transição para o séc. XXI, afectando inicialmente as regiões do estreito de Malaca, e estendendo-se a seguir à região do Corno de África. Constatou-se também a ocorrência de alguns episódios nas Caraíbas. A partir de 2010, já com a situação no Corno de África descontrolada, instalou-se também no outro lado do continente africano, na costa ocidental, no Golfo da Guiné.

O desaparecimento da pirataria das preocupações da sociedade durante praticamente todo o séc. XX, nomeadamente da governação e da sociedade em geral, está bem documentada num estudo inglês que analisou a evolução da menção da expressão “maritime piracy” em publicações em língua inglesa. O decréscimo de menções a esta expressão, ao longo do séc. XX, reflecte o impacto da redução da pirataria a partir do fim do séc. XIX, cuja consequência mais notória foi a redução da consciencialização dos poderes e dos marítimos, e da sociedade em geral, para o problema. Das consequências produzidas salienta-se as

reduzidas disposições na Convenção da Lei do Mar (1982) contemplando o fenómeno da pirataria marítima, bem como a relativa omissão nos códigos penais da maioria dos estados, mesmo dos “marítimos”.

Constata-se no final do séc. XX o recrudescimento do fenómeno da pirataria marítima, atribuído à conjugação de diversos fatores:

- 1) Intensificação da globalização e aumento da quantidade de carga transportada por mar;
- 2) Redução da presença das marinhas no mar, acompanhando o fim da Guerra Fria e a Paz;
- 3) Existência de regiões costeiras associadas a Estados costeiros “falhados” ou de “governança fraca”, devassadas por secas e fome, sem vigilância ou qualquer autoridade no mar e nas costas, com os recursos marítimos por vezes sobre-explorados, vizinhas de linhas de navegação generosas, favoráveis à instalação de bases logísticas e de refúgios de piratas marítimos;
- 4) Degradação da economia nessas regiões;
- 5) Desenvolvimento do crime organizado transnacional e estruturação das redes criminosas.

Todos estes fatores se conjugaram no Corno de África na última década do séc. XX e na primeira do séc. XXI, originando ações de pirataria marítima, que não tendo sido inicialmente reprimidas, gerou a sua expansão descontrolada a partir de 2008 e 2009, com impacto directo na liberdade de navegação na região do Corno de África, afectando de forma crítica a navegação no Golfo de Adém e na Bacia da Somália. Esta situação, crítica para as linhas de navegação mercante que ligam o Extremo Oriente à Europa, ao Norte de África e às costas orientais americanas, afectou directamente os programas de ajuda alimentar humanitária às populações da Somália. Esta situação conduziu a uma resposta da Comunidade Internacional, através do CSNU, invocando as disposições do capítulo VII da Carta das Nações Unidas, em concreto através da extensão das acções das Nações Unidas contra ameaças à paz como base legal de actuação da Comunidade Internacional no combate à pirataria marítima, objeto de 4 resoluções entre 2008 e 2009.

b. Auge da crise mais recente da pirataria no Corno de África

A crise da pirataria no Corno de África, iniciada em 2008, levou cinco anos a ser controlada, até 2013, através dum esforço cooperativo entre organizações internacionais, Estados da região e Estados externos à região com interesse na resolução da crise.

O auge de ataques e de navios pirateados foi atingido nos anos de 2009 a 2011. No que respeita a reféns, o auge foi atingido em 2012, ano em que chegaram a estar sequestrados cerca de 800 reféns nos fundeadouros das costas da Somália, enquanto decorriam as negociações para a sua libertação e dos navios.

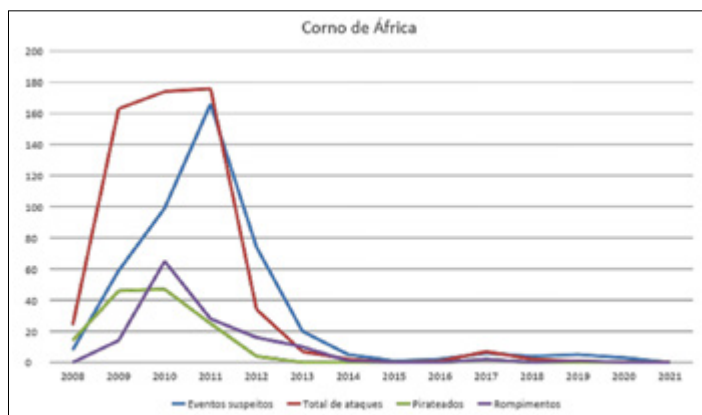


Fig. 4 - Evolução da pirataria marítima no Corno de África (2008-2021) (EU, 2022).

c. Efeitos da Pirataria

Os efeitos da pirataria no Corno de África fizeram-se sentir de forma significativa no período mais agudo da crise, estendendo-se aos anos subsequentes, até ter sido reedificada, nos operadores, a confiança necessária ao retorno de algumas actividades e à desmobilização de algumas medidas. As consequências mais significativas fizeram-se sentir no comércio marítimo e no transporte: na perda ou atraso na entrega das cargas; nos aumentos registados nos prémios de seguro; nos encargos com medidas de proteção dos navios (arame farpado, instalação de cidadelas e contratação de equipas de segurança armadas); e nos encargos acrescidos de combustível, pela adopção de velocidades não económicas ou pelas diversões de rotas para áreas mais seguras.

Para além do comércio marítimo, estabeleceram-se situações insustentáveis de segurança para a realização de algumas actividades, como foi o caso da indústria dos cruzeiros de turismo e do turismo propriamente dito, que abandonou a área. O desenvolvimento em terra de actividades de apoio e conexas às actividades criminosas que se executam no mar, designadamente a expansão da corrupção e consequente fragilização das autoridades e o aumento do tráfico de armas, para apoiar a pirataria mas também para outros sectores, afectou no Estado somali os processos de recuperação da autoridade. A perda, por afundamento ou encalhe, de alguns dos navios pirateados afectou o ambiente por poluição das águas. Um exemplo de impacto sério na economia é a evolução registada nas receitas do turismo nos países subsaarianos afectados pela pirataria, nos quais se constata uma redução significativa, quando comparada com a evolução das mesmas despesas, no mesmo período nos países da região não afectados pela pirataria, cujas tendências de crescimento se mantiveram ou estabilizaram (World Bank, The, 2013, p. 37-47).

Outros sectores das economias dos países afectados pela pirataria sofreram reveses significativos nas evoluções potenciais projectadas, de que é exemplo o impacto havido nas exportações de bens. O exemplo das Seycheles ilustra bem as perdas na actividade de pesca, bem expressa nas diminuições das exportações de peixe e produtos de peixe a partir de 2007 (World Bank, The, 2013, p. 60-63). A redução na actividade de pesca e no turismo causou um impacto

sério no crescimento esperado do Produto Nacional, só suplantado recentemente devido aos efeitos da Pandemia. Interessante notar, no entanto, que a recuperação se inicia logo que se verifica a resposta robusta da Comunidade Internacional, a partir de 2008 (EU, 2020), mesmo antes de se atingir o auge da crise (World Bank, The, 2022).

d. Modelo do “negócio” e atores

O franco desenvolvimento constatado da pirataria somali num curto espaço de tempo deveu-se à conjugação, num mesmo espaço regional, de um conjunto de factores facilitadores que exponenciaram as acções, os resultados e os proveitos. Os factores facilitadores identificados no modelo da EUNAVFOR, descrito na figura 5, a partir do qual se concebeu quais as acções de combate à pirataria, agregam-se em três subconjuntos: a *permissividade*; a *oportunidade*; e o *motivo*. Para a permissividade concorre a existência de um Estado frágil, caracterizado por um poder central fraco, sem capacidade nem autoridade para se impor às autoridades regionais estabelecidas nas províncias, e uma extensa costa, desértica numa grande parte, com escassos acessos a partir do interior; servida por uma débil rede de vias de comunicação terrestre, constituindo-se num santuário para o estabelecimento de bases às operações de pirataria, assegurando baixo risco os diversos actores intervenientes. Para a oportunidade concorre a existência de uma rota de comércio marítimo, atravessada diariamente por navios carregando cargas valiosas e que conflui num estrito geográfico, sem alternativas de diversão das rotas a praticar. Para o motivo concorre a expectativa do lucro e dos proveitos da acção e inexistência de alternativa de vida viável.

A concepção das principais medidas de reacção imediata da comunidade internacional, quando a dimensão do problema chegou às principais capitais, baseou-se na caracterização dos factores facilitadores principais que levaram ao estabelecimento da pirataria no Corno de África: reduzir a permissividade; minimizar as oportunidades; e edificar futuros alternativos para as comunidades ribeirinhas, visando dificultar a sua mobilização para as actividades directas e conexas de apoio à pirataria. No âmbito da redução da permissividade foram implementadas as seguintes medidas: dissuasão de acções de pirataria através da presença de forças navais, incluindo o sobrevoio das áreas de maior risco por aeronaves de patrulha marítima, helicópteros e aeronaves autónomas ou controladas remotamente; vigilância das rotas mais frequentadas pela navegação; e destruição das bases de operação da pirataria. Para a minimização das oportunidades concorrem as seguintes medidas: a repressão e o rompimento de acções de pirataria; a capacitação das forças de segurança; a colocação de equipas de segurança privada a bordo dos navios; e a implementação de medidas passivas e activas recomendadas (BIMCO, 2018). Para a edificação de futuros alternativos concorre: acções sobre as redes financeiras de apoio à actividade de pirataria; a implementação da abordagem abrangente², incluindo a edificação do Estado de Direito e o Desenvolvimento; e a influência da força.

² “Comprehensive Approach”.



Fig. 5 - Factores facilitadores da pirataria Vs medidas de controlo.

No auge do desenvolvimento da pirataria na região do Corno de África e no contexto da Somália, com dezenas de navios apresados, fundeados ao largo, com centenas de reféns, exigindo uma logística inaudita para conservar os navios, os reféns e as valiosas cargas, constatou-se que os processos conexos, a montante e a jusante, conduziram à especialização e ao surgimento de diversos actores e empresas. Aos actores e empresas locais ligaram-se rapidamente outros actores e empresas, estabelecidas nas principais metrópoles mundiais ligadas ao comércio e transporte marítimo e à pesca do alto. Na edificação de capacidades assistiu-se à constituição de grupos, devidamente liderados por chefes ascendentes ("kingpins"), que dirigiam as operações, ligados a investidores, que financiavam o recrutamento e a aquisição das embarcações, motores, armamento, alimentação e khat (estupefaciente local, de mascar), para além de todos os outros apoios necessários (edificação da capacidade, designadamente a formação dos grupos de ataque de piratas, a transferência e colocação dos proveitos em contas em paraísos financeiros e fiscais), em regra de risco muito baixo ou mesmo nulo. Outros actores que surgiram foram os comunicadores, especializados em assegurar a ligação entre os negociadores dos resgates e da libertação dos reféns, dos navios e das cargas, estes tanto do lado dos armadores dos navios e das famílias dos reféns, como do lado dos piratas. Os grupos de piratas passaram a entregar os navios e os reféns nos fundeadouros a guardas, enquanto decorriam as negociações, libertando os piratas para novas acções. Do lado dos armadores, das companhias e das seguradoras passaram a actuar consultores de rapto e resgate, apoiando as negociações e mediando os contactos. A entrega dos resgates chegou a ser assegurada por vãos dedicados que se aproximavam dos navios apresados e largavam o prémio do resgate.

e. Modalidades de ação na missão de combate à pirataria

As ações estratégicas da comunidade internacional foram implementadas tendo presente a necessidade da sua sustentação no tempo, agrupando-se, essencialmente, em duas tipologias: as que abordavam os sintomas da pirataria, com a finalidade de conter e segurar a situação marítima na região, com o objectivo intermédio de contenção da pirataria e de criação de condições para a implementação de ações de longo prazo, apoiando a melhoria da situação de segurança; as que abordavam as raízes do desenvolvimento da pirataria na região, com a finalidade de eliminar as condições que permitem a existência da pirataria, com objectivos de longo prazo de desenvolvimento da governança, do segurança e do Estado de Direito.

Importa sublinhar que o sucesso da abordagem abrangente e da unidade de esforço conseguida resultou da conjugação extraordinária de ações e entidades, bem expressa nos seguintes resultados objectivos: 171 suspeitos de pirataria foram transferidos para autoridades nacionais competentes de países da região, para efeitos de instrução da acusação e do julgamento, dos quais 145 foram condenados a penas de prisão. Entre 2008 e 2021 foram directamente protegidos pela EUNAVFOR 1541 navios que transportaram alimentos de e para os depósitos situados em Mombaça, no Djibouti e nos portos da Somália, no âmbito do Programa Alimentar Mundial, descarregando nestes portos mais de 2,222,350 ton de alimentos para distribuição na Somália. Foram igualmente protegidos 704 navios que asseguraram o apoio logístico específico da missão da União Africana para a Somália (AMISOM) (EU, 2022).

f. Situação da pirataria em 2022

Ao longo do ano de 2021 registaram-se 132 ocorrências de pirataria e assalto armado contra navios, em todo o mundo, inferior aos valores observados nos dois anos anteriores, respectivamente 195 em 2020 e 162 em 2019. Trata-se do valor mais baixo registado entre 1994 e 2021. Os aumentos e decréscimo registados nos últimos anos são atribuídos às variações correspondentes observadas no Golfo da Guiné (de 81 incidentes relatados em 2020 para 34 em 2021), bem como ao aumento de assaltos armados a navios no Estreito de Singapura (ICC/IMB, 2022).

4. A Pesca Ilegal, Não declarada e Não regulamentada (INN)

a. O problema

A repressão da pesca ilegal, não relatada e não regulamentada (INN)³ tem sido um dos principais temas da agenda da pesca internacional deste século. Em 2020 pescou-se 90,3 Mton de peixe selvagem, das quais cerca de 72 Mton para consumo humano e produziu-se 87,5 Mton de peixe de aquacultura para consumo humano (FAO, 2022, p. xviii-xxv). Com

³ Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing. em língua inglesa.

as capturas anuais de peixe selvagem estabilizadas, desde há 3 décadas, em cerca de 90 Mton, e o reconhecimento que mais de 93 por cento dos stocks de peixe no mundo são classificados como totalmente explorados ou sobreexplorados e que um número crescente de espécies marinhas são consideradas ameaçadas ou em risco de extinção, a pesca ilegal, não relatada e não regulamentada é tida como uma das maiores ameaças à conservação das pescas e da biodiversidade marinha (UN, 2013, p. 39).

Estima-se que 20% das capturas globais de pescado selvagem sejam provenientes da pesca ilegal, não relatada e não regulamentada (USCG, 2020, p. 3). O objectivo 14 dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável - Proteger a vida marinha - tinha como meta para o indicador 14.6.1 “até 2020 acabar com a sobrepesca e a pesca INN e com as práticas de pesca destrutivas” (Macfayden, G. and Hosch, G., 2021, p.1), indicador este que não foi claramente atingido. A constatação quanto às potenciais ligações entre a pesca ilegal, não relatada e não regulamentada e outras formas de crime organizado transnacional levou a que as organizações, como a INTERPOL e a UNODC viessem a estabelecer programas específicos para actuarem neste domínio. As investigações que têm vindo a ser realizadas e os relatórios produzidos permitem concluir quanto à dependência da pesca INN de actividades criminosas conexas, designadamente o encaminhamento e integração das capturas ilegais nas cadeias de abastecimento regular da alimentação, a fraude documental, a condução de processos ilegais de recrutamento e de tráfico de pessoas e a lavagem de dinheiro, ligações estas explicitamente reconhecidas pela Assembleia-Geral das Nações Unidas em 2012 (Phelps Bondaroff *et al*, 2015, p. 38). As perdas totais anuais de resultados financeiros associados à pesca ilegal são

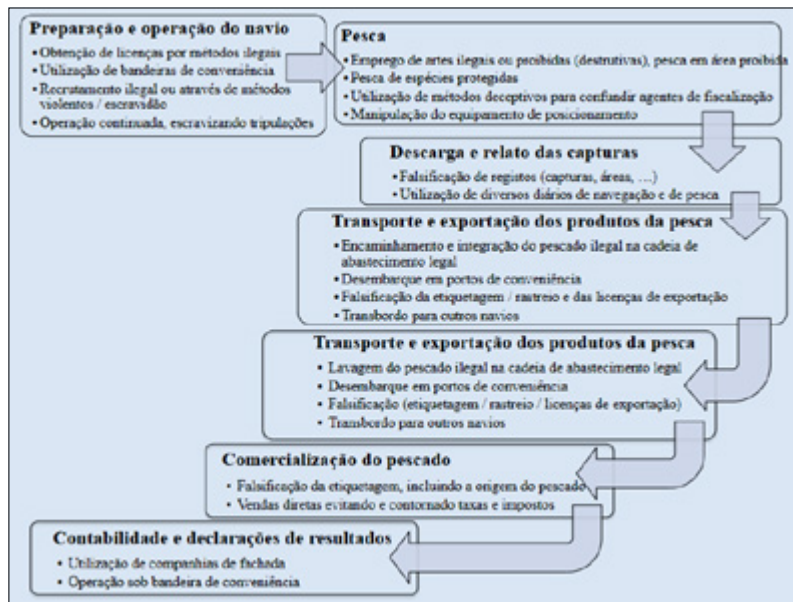


Fig. 6 - Tipologia do crime organizado associado à cadeia de pescado (Adaptado de Phelps et al, 2015, p. 26-28).

difíceis de quantificar com exactidão, contudo é consensual que são extremamente elevadas, situando-se na ordem das dezenas de milhares de milhões de dólares americanos (USCG, 2020, p. 9). A falta de transparência do rastreio dos produtos da pesca leva a que uma parte significativa destas capturas acabe integrada nas cadeias legais de abastecimento de pescado e chegue aos mercados regulares. A falta de transparência da cadeia de valor, que sustenta a pesca INN, estende-se assim a um conjunto diversificado de sub-actividades integradas nos meandros do crime organizado transnacional. Na fig. 6 indica-se os tipos de crimes e ofensas graves, que de uma forma geral, são observados e praticados nas diversas fases da pesca INN (Phelps Bondaroff *et all*, 2015, p. 24).

Numa fase inicial, os esforços para assegurar o cumprimento das leis e dos regulamentos de pesca levou a que se priorizasse a monitorização das actividades no mar. Com o desenvolvimento e a integração de capacidades de mistificação das posições e dos dados dos sistemas de identificação automática, por um lado, e pelo tempo que se levou a reconhecer a necessidade de seguir e monitorizar as actividades criminosas conexas em terra, por outro lado, observaram-se reveses significativos na repressão e combate da pesca INN. Estes reveses constituem-se em riscos para a soberania dos Estados, em especial dos pequenos Estados costeiros em desenvolvimento, mas também, de modo abrangente, para a segurança e para o desenvolvimento, em termos regionais, ou mesmo, se a pesca INN não for controlada, em termos globais.

No que respeita aos Estados costeiros em desenvolvimento, designadamente sem capacidade de repressão dos crimes de pesca que devassam os stocks de peixe nas suas águas, as consequências são de ameaça à segurança alimentar, distorcendo mercados, afectando as fontes de subsistência, prejudicando os pescadores legais e negando factores de emprego e de riqueza às comunidades ribeirinhas. Esta circunstância e a dimensão atingida faz com que a pesca INN seja classificada por muitos estados como ameaça aos seus interesses, devido aos impactos prejudiciais identificados nos domínios da segurança, da economia e do ambiente. Por outro lado, considerando que um dos indicadores associados ao objectivo 14 dos objectivos de desenvolvimento sustentável é de “até 2020, conservar pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas, de acordo com a legislação nacional e internacional, e com base na melhor informação científica disponível”, perspectiva-se a necessidade dum emprego mais frequente e abrangente de meios de vigilância, que complementarmente assegurem, em cooperação, a repressão no mar da pesca INN e a monitorização das áreas protegidas. Do ponto de vista do direito internacional, a questão principal que permanece é o estabelecimento e a aplicação das múltiplas medidas vinculativas ou não vinculativas, adoptadas pelos Estados ou pelas organizações regionais de gestão das pescas⁴. Contudo, tal só é eficaz se for adoptada e aplicada pelos respectivos Estados de Bandeira dos navios que realizam a pesca.

⁴ Regional fisheries management organization (RFMO).

A recolha de informações sobre os movimentos no mar permanece como outro desafio relevante, em especial através da exploração cabal das novas tecnologias de observação baseadas no espaço e dirigidas à monitorização do esforço de pesca do alto, designadamente à pesca INN e aos transbordos em alto mar, estes associados, em regra, a práticas de pesca INN. As novas tecnologias, por mais avançadas que sejam na fixação de evidências, devidamente apoiadas em processos de análise nos quais avultam indicadores, como os tipificados na tabela da fig. 7, não dispensam nem o respectivo enquadramento legal de recolha e preservação de prova, nem a capacidade e o enquadramento legal para interceptar no mar os infractores e encaminhar os processos para as sedes judiciais próprias. Torna-se assim necessário implementar medidas específicas no contexto da pesca, que assegurem eficácia aos procedimentos judiciais.

É igualmente reconhecido que a investigação da propriedade e o controlo de propriedade constitui também uma preocupação relevante, pois este controlo é muito difícil quando aplicado a embarcações de pesca. Neste âmbito, há que prosseguir a consolidação do conhecimento, desenvolvendo a identificação ágil de padrões de acção, cuja evolução é permanente, e o aperfeiçoamento dos métodos e técnicas de informações, coligindo elementos, por semelhança, relativos a casos de crimes societários, envolvendo paraísos fiscais e sigilo bancário.

Indicador	Descrição
Atividade AIS Suspeita	A manipulação ou inibição das transmissões AIS
Manipulação da Bandeira	A utilização de bandeiras de conveniência, repetidamente alterando para outro Estado de bandeira, a utilização de múltiplas bandeiras ou a não utilização de bandeira
História de Pesca INN ou actividades ilegais	Um navio ou armador anteriormente implicado ou envolvido em pesca INN ou em actividades ilegais
Portos de conveniência	Utilização de portos públicos ou privados com inexistente ou fraco exercício da autoridade regulatória
Transbordos no mar	Rendez-vous com outros navios no mar, em particular navios de carga refrigerada, para transbordo de capturas abastecimentos e outros bens
Mudanças na identidade do navio	Um navio que repetidamente altera os atributos de identidade: nome; C/S; marcas exteriores

Fig. 7 - Indicadores de análise suspeita para classificação de Pesca INN (Adaptado de Phelps *et al*, 2015)

5. Abordagem abrangente, cooperação e unidade de esforço

a. Relevância da actuação cooperativa

A relevância da actuação cooperativa tem vindo a afirmar-se na resolução de problemas complexos ou para enfrentar novos problemas, para os quais uma organização, instituição ou autoridade não esteja capacitada per si e sejam inviáveis os recursos ou o tempo para realizar essa capacitação. Daí que cada vez se preste maior atenção nas organizações à sua

própria capacitação para actuar cooperativamente, seja no domínio nacional, seja no domínio multinacional e seja por sua iniciativa ou em resposta a solicitação para aplicar as suas capacidades, que outros não disponham (Palma, J.N., 2011, p. 51). Esta atenção tem vindo a ser acompanhada também pela academia, contudo, apesar da literatura organizacional sobre equipas e dinâmica de grupos ser vasta, a investigação sobre grupos ou equipas inter-agências, envolvendo âmbitos nacionais ou multilaterais, é ainda relativamente escassa (Munsing, E, Lamb, C.J., 2011, p. 4). Reconhece-se igualmente que os sucessos não se decretam nem se determinam, antes têm por base processos de capacitação organizacional desenvolvidos ao longo de períodos alargados, dirigidos para atributos claros que caracterizam o sucesso da actuação cooperativa e que resistam igualmente à crescente mobilidade que actualmente caracteriza os vínculos das pessoas às organizações. Porquê então a relevância que parece assumir a actuação cooperativa, se tanto se tem desenvolvido, nomeadamente em termos militares e das organizações internacionais, na doutrina combinada, para a operação multinacional, ou na doutrina conjunta, para a operação envolvendo mais que um ramo das forças armadas? A resposta encontra-se, em grande medida, nos cenários reais mais recentes, caracterizados pela elevada complexidade e desafios, como illustrei nos diversos exemplos dados, resultado da presença no teatro de operações e no plano estratégico de diversos atores, desde organizações internacionais, Estados e organizações não governamentais, num ambiente onde a modalidade, em regra, imediatamente identificada e preferida para organizar a ação, é da unidade de esforço, em oposição à unidade de comando. A unidade de esforço é também, em regra, a que existe um maior esforço de adaptação, célere, a todos os participantes.

A complexidade das situações e dos desafios para as resolver bem, associadas aos resultados obtidos com atuações cooperativas inovadoras, mais ou menos estruturadas, por exemplo baseadas em estruturas temporárias do tipo “task force”, ou equipas de tarefa, têm levado a que directivas estratégicas ao nível da governação identifiquem frequentemente como orientação a implementação de melhores estruturas organizacionais que assegurem ou que assegurem a cooperação interagência. Merece menção o facto da Directiva Genética da Marinha ter já em 2004, ao caracterizar potenciais actuações, apresentar a actuação cooperativa numa perspectiva inter-agência, a par, naturalmente das mais clássicas, consolidadas ou em desenvolvimento, casos da particular, da conjunta ou da combinada, decorrentes dos enquadramentos estruturais à data. Contudo, em muitas situações, constata-se que o conhecimento prático para actuar com confiança na implementação dum processo de actuação cooperativa não é intrínseco nem está disponível.

b. Requisitos para o sucesso da cooperação

Quais são então os requisitos e atributos que se identifica para uma cooperação bem sucedida? Como funciona? É escassa a bibliografia contemplando estudos científicos sobre processos de cooperação interagência, de sucesso, na resposta ao crime organizado transnacional marítimo. Uma das referências disponíveis é o estudo patrocinado pela National Defence

University dos Estados Unidos da América, que versa sobre a Joint Interagency Task Force South. Esta estrutura resulta dum processo de apuramento estrutural iniciado na década de 1980, quando os EUA e outros estados vizinhos do Golfo do México enfrentaram uma onda de crime organizado, associado ao tráfico de cocaína com origem na América do Sul, que acompanhou o crescimento dos poderosos cartéis colombianos.

O estabelecimento e a dissolução de estruturas do tipo “task force”⁵, para o combate ao tráfico de droga, sob a responsabilidade direta do Vice-Presidente americano, alternadas com o regresso a modelos de liderança por uma só agência ou autoridade, foi-se sucedendo ao longo daquela década, sem que um dos modelos experimentados se consolidasse ou ganhasse o reconhecimento de sucesso evidente. Esta década de experimentação gerou, contudo, desenvolvimentos importantes: 1.º - a convicção generalizada que o combate aos tráficos de droga constituía matéria de segurança nacional tinha espicçado a cooperação entre o poder legislativo e o poder executivo e tinha aberto o caminho para um maior envolvimento do Departamento de Defesa no combate ao tráfico de drogas; 2.º - foram propostas, usadas e experimentadas estruturas e conceitos organizacionais diversos para melhorar a interdição dos tráficos e o apoio às agências e autoridades; 3.º - algumas inovações, tais como o apoio militar às autoridades, a centralização da autoridade no combate às drogas e a atribuição da liderança a uma das agências para coordenar o esforço executivo, revelaram lacunas sérias na forma como os EUA estavam organizados para as missões de repressão do tráfico das drogas; 4.º - ficou também claro que para serem efectivas, as diversas inovações teriam que ser agregadas na unidade de esforço; 5.º - finalmente, o Congresso dos EUA designou o Departamento de Defesa para a liderança do esforço de detecção e monitorização não doméstica (externa) dos eventos suspeitos de tráfico de droga e para estabelecer várias forças tarefa (FT) conjuntas, para as diversas regiões. A missão destas FT tinha 3 vertentes: a criação dum centro de fusão de informações, com uma rede de comunicações associada, para coligir e disseminar a informação; a condução (planeamento e execução) das missões dos meios do departamento de Defesa; a coordenação interagência de todas as missões de detecção e monitorização. A experiência das FT levantou a questão da autoridade, ou seja, quem toma conta. Apesar de todas as dificuldades a FT estabelecida para a região das Caraíbas contribuiu com mais de 50% da cocaína apreendida entre 1991 e 1993, assegurando um contributo significativo para os esforços de combate ao tráfico na região e demonstrou o valor acrescentado de combinar o esforço civil e militar, voltando a evidenciar as lacunas do modelo de agência líder. Os resultados positivos obtidos pela JIATF-South, enquanto estrutura interagência nacional dos EUA, levou a aperfeiçoamentos na sua operação e à consolidação de uma cultura própria, à qual, com facilidade, aderiam os representantes das diversas agências para ali destacados.

⁵ “Força tarefa”, neste caso com o significado de estrutura não permanente, que existe e opera enquanto cumpre uma missão.

O sucesso da JIATF-South e o interesse no combate ao tráfico de estupefacientes na região da América Central, suscitou a associação de agências e instituições de outros países. Com naturalidade, a JIATF-South constituiu-se num padrão de referência nos EUA, que se desenvolveu ao longo dos últimos 20 anos. Esta realidade, reconhecida de forma abrangente, associada ao facto de diversas tentativas de replicação noutras áreas de esforço terem resultado infrutíferas, suscitou o interesse do seu estudo pela National Defence University. O estudo compreendeu a análise do desempenho de 10 variáveis, correspondendo a atributos associados ao funcionamento de equipas multifuncionais, retirados da literatura de gestão, agregados em três planos funcionais de âmbito: propósito, autonomia e contexto organizacional (processos de ligação das equipas com outras equipas a vários níveis e disponibilidade de recursos em quantidade e espécie para as equipas atingirem a sua missão), no plano organizacional ou do contexto externo; estrutura, processos de decisão, cultura e aprendizagem, no plano das equipas; composição da equipa, recompensas e liderança, no plano individual dos membros das equipas.

O primeiro atributo no contexto externo, identificado como crítico para o sucesso numa estrutura de interagência, é um forte sentido de **propósito**, que seja partilhado por todas as organizações participantes e pelos seus membros colocados nessa estrutura. Uma missão abrangente e imprecisa constituir-se-á num obstáculo ao sucesso. Neste aspecto, a tendência para tornar mais abrangentes as leis que regulam o aproveitamento do mar, de forma a cobrir as diversas formas de crime organizado transnacional marítimo, constitui-se num desafio acrescido para a implementação de estruturas que visem a edificação da unidade de esforço. O segundo atributo a considerar é a **autonomia** na delegação de poderes e no emprego de recursos para atingir o propósito e cumprir a missão. Às estruturas interagência devem ser facultadas autoridade e controlo sobre os recursos, quando se trata do emprego de meios em controlo tático, mesmo que por períodos limitados. O terceiro atributo, identificado como crítico para o sucesso no plano organizacional, é o contexto organizacional de **apoio** continuado e inequívoco, pelas instituições e autoridades participantes, provendo recursos quando necessário e partilhando os sucessos obtidos com equidade entre as instituições parceiras e a própria estrutura interagência.

No plano específico do contexto interno da estrutura de interagência, o primeiro de quatro atributos respeita à **organização**, ou seja, à sua localização, mandato, dimensão, disposição, duração das comissões, procedimentos e facilidades de comunicações (acessos a redes e comunicações com as organizações parceiras). A atribuição de pessoas à estrutura interagência, pelas organizações parceiras, deve ser duradoura, através de comissões não inferiores a um ano, preferencialmente de pelo menos 2 anos, que assegurem o tempo adequado ao estabelecimento de relações de confiança. O acesso das pessoas a meios seguros de comunicações e informação, com as organizações de origem e que representam, assegura consistência na edificação da unidade de esforço que liga as organizações participantes e as equipas que asseguram o processo de interagência.



Fig. 8 - Atributos de sucesso na cooperação inter-agências (Adaptado de Munsing, E, Lamb, C.J., 2011).⁶

Numa estrutura tipo de interagência, tendo em vista a unidade de esforço, são obtidos melhores resultados no longo prazo quando nos **processos de decisão** se privilegia a recolha e a fusão de informações, bem como a manutenção dum quadro consensual e de boas relações entre as instituições participantes, especialmente no âmbito do planeamento e da decisão relativa à execução das operações, tendo presente os resultados no longo prazo e não tanto no que respeita à execução táctica das missões, para as quais são determinantes as informações vivas. Assim, as operações que são executadas são primariamente o resultado duma adequada gestão das informações e do que é possível fazer, sem afectar fontes, sem pôr em causa meios operacionais, designadamente colocados em áreas hostis pelas diversas organizações, e preservando operações de longo prazo. Daqui decorre que os processos de tomada de decisão são de natureza colaborativa e mais demorados que a aplicação de modelos autoritários, produzindo aqueles, contudo, resultados de maior impacto, ao mesmo tempo que sustentam e robustecem o apoio das instituições e autoridades nacionais e dos parceiros estrangeiros. A **cultura** organizacional própria - os valores partilhados, normas e crenças aplicáveis a estruturas de interagência de sucesso -, estabelece-se após algum tempo de vida das estruturas e organizações. O valor mais relevante é a confiança. Para a sua edificação contribui a colaboração, a abertura, a transparência e a partilha de informação. Dois outros atributos da cultura, identificados como relevantes, são o respeito e a polidez no trato, base para o estabelecimento efectivo dum ambiente colaborativo. Ainda no plano da estrutura propriamente dita, surge como atributo a **aprendizagem**. Actuando uma estrutura interagência num ambiente de elevada dinâmica, lidando com poderosas organizações criminais, caracterizadas, em regra, por elevada agilidade e inteligência, necessita de se adaptar rapidamente a mudanças que ocorram nos cenários, para sustentar a eficácia.

⁶ A valorização para cada atributo, apresentada na figura 8, é ficcional e tem por objectivo ilustrar uma hipotética avaliação à actuação inter-agência numa intervenção de gestão comportamental (institucional).

No plano de atributos específicos relativos às pessoas, a **composição das equipas** nas diversas sub-estruturas funcionais está sujeita a um apurado processo de colocação dos novos incumbentes, sempre que alguém é substituído ou se abre uma nova posição. O membro mais sénior que representa uma das agências deve ser ouvido. De forma geral, a diversidade funcional e de atitudes constitui uma força organizacional, mas também um significativo desafio de gestão. A gestão das **recompensas** é um dos aspectos que exige maior sensibilidade e atenção, em virtude da diversidade de origens e de consequências que essas recompensas podem ter nas carreiras das pessoas que são colocadas nas organizações interagências. O estilo de **liderança** mais adequado às organizações interagência parece ser o da liderança partilhada, a partir do momento em que estas organizações atingem a sua maturidade, consolidando a sua forma de funcionamento interno e de parceria externas, e ganham reconhecimento externo do sucesso do seu desempenho. Numa fase inicial, o estilo de liderança formal é mais apropriado, bem como, numa fase de desenvolvimento, o estilo de liderança adaptativo parece obter melhores resultados.

c. Capacitação institucional e implementação da atuação cooperativa

A institucionalização da Joint Interagency Task Force South (JIATF-S) ao longo dos últimos 20 anos, precedida de cerca de 15 anos de experimentações e evolução no domínio da interagência, permanece como exemplo de referência para, com a devida adaptação ao contexto próprio, apoiar processos de génese organizacional que respeitem à institucionalização de estruturas de combate ao crime organizado transnacional marítimo e que envolvam autoridades, forças de segurança, forças armadas e outras instituições nacionais, bem como organizações de estados estrangeiros que se associem como parceiros.

Da sua consolidação institucional e dos sucessos que lhe são reconhecidos resultam diversas observações, nomeadamente que as operações interagências em ambiente marítimo duradouras são possíveis, que a organização importa para o sucesso dessa institucionalização, resistindo à personalização dos processos, e que a operação interagência assegura a unidade de esforço sem unidade de comando. Um dos aspectos que importa reter é que a institucionalização leva alguns anos a concretizar, não produzindo resultados significativos de um dia para outro, embora seja importante que a institucionalização se afirme desde o início através de resultados positivos. Existem, contudo, exemplos de organizações especiais que conseguiram emular, com elevado desempenho, os 10 atributos identificados como críticos para o sucesso da JIATF-S. Para o efeito importa ter presente algumas lições identificadas na institucionalização da JIATF-S: 1) a existência dum mandato de autoridade superior, reconhecida pelas instituições parceiras; 2) a configuração duma solução abrangente para um problema discreto; 3) o aprofundado conhecimento mútuo das instituições parceiras e um boa compreensão dos seus interesses; 4) a atribuição de recursos; 5) o estabelecimento duma rede de apoio, alargada a outras entidades de contexto, mas também nos diversos patamares organizacionais, superiores e inferiores; 6) prevenir o cometimento de erros conhecidos na edificação das estruturas interagência. Entre os erros cometidos no passado, identifica-se: a)

não determinar a presença de pessoal interagência nas equipas próprias; b) não segregar os membros das equipas, colocando-os em edifícios separados; c) não desrespeitar os pequenos parceiros, pois podem realizar grandes contribuições; d) não solicitar acordos vinculativos aos parceiros; e) não ignorar a necessidade de qualquer parceiro que sente que dá um contributo; f) não tomar decisões vinculativas sem o apoio e verificação substanciais entre os parceiros; g) não capturar o crédito pelo sucesso da cooperação.

Um aspecto crítico do funcionamento da estrutura interagência é o reconhecimento abrangente, pelos atores presentes, nos seus diversos patamares, que o sucesso da acção passa pela unidade de esforço e que esta modalidade, face à unidade de comando, é a possível e, portanto, adequada no cenário em que se insere.

Na institucionalização duma estrutura interagência com a finalidade de combate ao crime organizacional transnacional marítimo, para se atingir uma cooperação bem-sucedida, em contexto de elevada sensibilidade, e para se chegar à unidade de esforço, deve ser tido em conta:

- O reconhecimento identitário institucional recíproco, das missões, dos procedimentos, da cultura e das limitações de cada um dos parceiros, designadamente de competência, com relevância acrescida no caso de parceiros estrangeiros;
- O reconhecimento da natureza de acção conduzida pelas informações e da sensibilidade associada, designadamente quando estão em causa fontes humanas, edificando a unidade na percepção e partilha da informação e contexto;
- A gestão da competição e das rivalidades;
- A equidade na unidade de esforço, na aplicação de meios e de forças e na aceitação de riscos;
- o respeito pelos procedimentos, designadamente quando o sucesso da criminalização está dependente da integridade da recolha de evidências e prova;
- a discreta partilha de resultados numa sociedade hiper mediatizada, sejam sucessos ou fracassos.

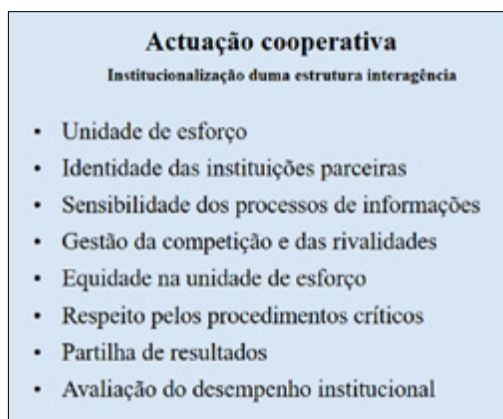


Fig. 9 - Aspectos da institucionalização de inter-agências.

A cooperação passa pela implementação de estruturas organizacionais que adquirem identidade própria por via do desempenho. O sucesso da cooperação pode e deve ser avaliado, designadamente através da medição do desempenho de factores organizacionais, devidamente ponderados através de exemplos de excelência demonstrada e reconhecida.

Também no plano nacional haverá certamente casos de estudo que permitam colher dados tendo em vista aprofundar

o conhecimento da cooperação e dos respectivos atributos de sucesso, tendo em vista a capacitação das instituições para a actuação cooperativa e a replicação de boas práticas no domínio cooperativo, designadamente em áreas tão sensíveis como é a segurança.

6. Considerações finais

A dimensão marítima do crime organizado transnacional, incluindo a pesca ilegal, não relatada e não regulamentada, sofisticou-se cada vez mais, constituindo-se como um risco imediato para o bem-estar e a salvaguarda das populações e para a proteção dos direitos humanos, para a conservação do ambiente marinho e para o desenvolvimento sustentável e é ameaça à paz e segurança internacionais.

O que antecede, conclui-se ser imperativo prosseguir a consciencialização abrangente, na sociedade e ao mais alto nível, dos desafios que se colocam a Portugal e às suas responsabilidades e ambições marítimas no combate ao crime organizado transnacional. Neste âmbito, o combate à pesca ilegal, não relatada e não regulamentada deve ganhar relevância nos processos de conservação do oceano e da sustentabilidade.

Tendo presente os exemplos e as soluções implementadas noutras geografias, devem ser aprofundados os estudos de organização, e revisitadas as estruturas interagência para o combate ao crime organizado transnacional marítimo, tendo em vista melhorar as capacidades institucionais e nacional no âmbito da denominada cooperação inter-agência. Face à complexidade crescente dos contextos e dos desafios associados ao cumprimento das suas missões e à impossibilidade de reunir singularmente os mandatos e os recursos adequados para os efeitos, as instituições devem capacitar-se cada vez mais para participar em estruturas interagência, designadamente através de processos de formação dedicados que coloquem na sua matriz cultural os atributos de sucesso para a cooperação interagência.

A melhoria do processo de informações, bem como da preparação das ações e das capacidades de coordenação permitem uma significativa economia na acção, reduzindo meios operativos e aumentando os resultados e impacto das missões. Associado ao aprofundamento da cooperação interagência, concluiu-se que a edificação equilibrada duma capacidade de contra-inteligência nestas estruturas de combate ao crime organizado transnacional marítimo é essencial à repressão de infiltrações pelas organizações criminosas.

Bibliografia

BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO, and OCIME. 2018. *BMP5, Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*. June 2018. Witherby Publishing Group Ltd. Edinburgh.

BUEGER, C., Edmunds, T. . 2020. Marine Policy 119. *Blue Crime: Conceptualising transnational organised crime at sea*, em linha <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>, acessado a 9 de fevereiro de 2022).

CABRAL, B e PINHEIRO, M.D.. 2021. *Embarque pioneiro no USCG Cutter Stone* (I e II parte), in Revista da Armada, n.º 560 e 561, respectivamente, pp. 6-8 e 12-14.

EU. Decisão (PESC) 2020/2188 do Conselho de 22 de dezembro de 2020 que altera a Acção Comum 2008/851/PESC relativa à operação militar da União Europeia tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália (OJ L 435 23.12.2020, p. 74, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/2188/oj>).

EU. EUNAVFOR. 2022. Em linha, disponível em <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures> (acedido em julho de 2022).

EU, 2019, *Piracy and armed robbery off the coast of Africa, EU and global impact*, p. 10.

FAO. 2022. *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022. Towards Blue Transformation*. pp. xviii-xxv. Rome, FAO. Em linha, disponível em <https://doi.org/10.4060/cc0461en>.

PHELPS Bondaroff, Teale N., Reitano, Tuesday and van der Werf, Wietse. 2015). “*The Illegal Fishing and Organized Crime Nexus: Illegal Fishing as Transnational Organized Crime*.” p.38. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime and The Black Fish.

ICC/IMB. International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau, 2022, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January – 31 December 2021*, em linha, sob pedido ao ICC-IMB, acessado em 7 de março de 2022.

MACFAYDEN, G. and Hosch, G., 2021. *The IUU Fishing Index 2021*. 2021. Poseidon Aquatic Resource Management Limited and the Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Em linha, acessado em 28 de fevereiro de 2022.

MARQUES, António Gameiro, *Cibersegurança no sector marítimo*. 2019. Conferência, Sessão, 1 de outubro de 2019. Academia de Marinha. Em linha, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=8wjmEj0Uq2I>.

MUNSING, E, Lamb, C.J.. 2011. *Joint Interagency Task Force South: The Best Known, Least Understood Interagency Success*. INSS Strategic Perspectives, Nr 5, June 2011. Center for Strategic Research. Institute for National Strategic Studies, National Defense University.

PALMA, J. N. 2011. *O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal*. Setembro de 2011. Cadernos Navais n.º 38. Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica. Edições Culturais da Marinha. Em linha, disponível em https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernos_navais_n38_julho_setembro_2011.pdf.

UNITED NATIONS, 2013. *Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea*, Issue Paper. Vienna. UNODC.

UNITED NATIONS, 2019. Minutes (provisional) of the UNSC 8457th meeting, held 5th February 2019, 10 a.m. New York, Yury Fedotov, Executive Director of the UN Office on Drugs and Crime (UNODC).

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL Report, 2021. UN Documents for Piracy. Disponível em <https://www.securitycouncilreport.org/un-documents/piracy/>.

UNCTAD. 2021. *Review of Maritime Transport 2021*. UNCTAD/RMT/2021. Disponível em https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

USCG. 2020. *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing Strategic Outlook*. September 2020, Washington, D.C.

US. US DHS. 2017. <https://www.dhs.gov/news/2017/02/16/written-testimony-uscg-house-homeland-security-subcommittee-border-and-maritime>, em linha, acessado 24 de fevereiro de 2022.

US. US SOUTHCOM. 2021. [U.S. Coast Guard Cutter Stone \(WMSL 758\) completes Operation Southern Cross > U.S. Southern Command > News \(southcom.mil\)](https://www.southcom.mil/News/2021/04/01/U.S.-Coast-Guard-Cutter-Stone-WMSL-758-completes-Operation-Southern-Cross), em linha, acessado em abril de 2022.

US. US Southcom. 2022. <https://www.southcom.mil/MEDIA/NEWS-ARTICLES/Article/2942453/coast-guard-cutter-james-offloads-more-than-106-billion-in-illegal-narcotics-at/>, em linha, acessado em março de 2022.

WINDWARD, 2022, *Hiding in Plain Sight, Not all that transmit are legit*. Disponível em https://windward.ai/wp-content/uploads/2022/09/Hiding-in-Plain_Sight-PDF.pdf.

WORLD BANK, The. 2013. *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, p.37-47. Em linha www.worldbank.org, acessado em 12 de abril de 2013.

WORLD BANK, The. 2022. Em linha, disponível em <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.MKTP.CD?locations=SC>.

O DIREITO DOS CONFLITOS ARMADOS A PROTECÇÃO DAS VÍTIMAS DA GUERRA¹

Comunicação apresentada pelo Académico
José Manuel Silva Carreira, em 4 de outubro

1. Introdução

Apesar dos esforços dos Projectistas da Paz² e das tentativas desenvolvidas após a II Grande Guerra para substituir o recurso à força pela solução pacífica dos conflitos; as guerras internacionais, os conflitos armados e as guerras civis constituem uma cruel realidade da nossa época.

Anualmente milhares de pessoas morrem em guerras, das quais 90% civis.

As Nações Unidas estimam que cada dia morrem 100 civis em conflitos armados.

Entre 2001 e 2021, crê-se que cerca de 387.000 civis morreram em consequência direta de hostilidades e muitos mais foram afetados pelos efeitos indiretos das guerras com a destruição de infraestruturas essenciais.

Nos primeiros 100 dias da guerra na Ucrânia, os ataques indiscriminados e deliberados russos contra civis e infraestruturas mataram pelo menos 4.339 civis e feriram 5.246. No termo destes 100 dias havia quase 5 milhões de ucranianos refugiados na Europa e cerca de 7 milhões deslocados internamente.

Assassinatos arbitrários, a falta de acesso a infraestruturas essenciais e violência sexual foram a amarga experiência também de muitos.³

Mas não basta afirmar que a guerra constitui um crime e ilegalizá-la internacionalmente.

O facto de esta dever ser prevenida e punida não deve impedir o tratamento dos males que ela causa.

Ora, esse objetivo é prosseguido através do Direito dos Conflitos Armados (DCA) ou Direito Internacional Humanitário (DIH) que, em nome dos princípios da humanidade e da essencial

¹ O presente texto, nalguns trechos segue de perto JOSÉ MANUEL SILVA CARREIRA, “O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares”, Cadernos Navais, n.º 11 – Set-Dec 2004.

² ADRIANO MOREIRA, “Teoria das Relações Internacionais”, 3.ª ed., Almeida, Coimbra, 1999, p. 100 e 120: “Os Projectistas da Paz foram adeptos de uma perspectiva internacionalista, procurando a salvaguarda de um interesse geral e superior das unidades políticas, que seria a paz dos povos”: J.J ROUSSEAU, VOLTAIRE, SAINT-SIMON, AUGUSTIN THIERRY, KANT.

IMMANUEL KANT, “Project for Perpetual Peace: A Philosophical Essay”, 1875, reprinted 1891.

³ Dados de KAROLIN MACLACHAN, “Protection of Civilians: a constant in the changing security environment”, NATO Review, 17 June 2022.

dignidade da pessoa humana, reconhecidos por qualquer forma de civilização, visa proteger as pessoas que se encontram numa situação de perigo devido à violência causada pela guerra⁴.

Parece, contudo, paradoxal humanizar a guerra. Falar de DIH e de DCA parece absurdo quando a guerra é por natureza refratária ao Direito. Ou pior poderia inculcar que há guerras limpas.

Era esta última questão que FRÉDÉRIC PASSY, pacifista e primeiro prémio Nobel da Paz, em 1901 (*ex-aequo* com HENRY DUNANT fundador da Cruz Vermelha), suscitava ao afirmar em relação ao DIH: “não se humaniza a carnificina, condenamo-la porque se humaniza”⁵. Os humanitaristas extremos são, afinal, os piores inimigos do DIH.

Alguns teóricos, na linha do legado maquiavélico, como LUEDER e LUDENDORFF⁶, que influenciaram o pensamento alemão em 1914, defendiam que o exercício do poder militar não devia estar sujeito aos usos e costumes da guerra⁷ (prevalecia “la raison de guerre” num paralelo com “la raison d’État”⁸).

Contudo, a codificação do direito da guerra, a prática dos Estados e a jurisprudência constante dos tribunais nacionais e internacionais foi notoriamente em sentido contrário.

2. O Direito Internacional Humanitário

a) Antecedentes históricos

Encontram-se nas mais antigas civilizações referências a regras humanitárias para mitigar os horrores da guerra:

Acordos sobre prisioneiros de guerra no Egito, cerca de 1400 a.C.

A proibição do uso de setas envenenadas pelo Código de Manu, na Índia, cerca de 500 a.C.

Diz-se ainda que o primeiro código sistemático de guerra foi o dos Sarracenos, que se baseava no Corão⁹.

⁴ MICHEL DEYRA, “Direito Internacional Humanitário”, Ed. Procuradoria-Geral da República, Gabinete de Documentação e Direito Comparado, Lisboa, 2001, p. 11 e 12.

⁵ PATRICIA BUIRETTE, “Le droit international humanitaire”, Ed. La Découverte, Paris, 1996, p.19.

⁶ ERICH FRIEDERICH WILHEM LUDENDORF (1856-1937), com vitória na batalha de LIÈGE, 1914, (com OTTO VON EMMICH). Obra “De totale krieg”: Todas as forças físicas e morais da nação devem estar mobilizadas porque a paz é um mero intervalo entre guerras. KARL LUEDER (1834-1895), professor da Universidade de Leipzig. Obra: “La convention de Genève au point de vue historique, critique et dogmatique”, 1876. HENDRICH SIMON, “The myth of Liberum Ius ad Bellum: Justifying War in the 19th Century Legal Theory and Political Practice”. In *The European Journal of International Law*, 29, n.º 1, Oxford University Press, 2018, p.116: “German lawyer KARL LUEDER (1834-1895) who “rejects the qualification of war as a means of legal appeal”. Citando WILHEM G. GREWE (1911-2000) in “The Epochs of International Law”, translated and revised by MICHAEL BYERS (2000).

⁷ A.P.V. ROGERS, “Law on the Battlefield”, Manchester University Press, Manchester, 1996, p. 2.

⁸ VOLTAIRE, referindo-se à Raison d’État, dizia que esta “n’est qu’un mot inventé pour servir d’excuses aux tyrans.” In “Prix de la justice et de l’humanité”, ed. L’Arch, Paris, s/d, e cf. ed. 1777.

⁹ A.P.V. ROGERS, op. cit. p.1.

A Paz de Deus, com a inviolabilidade das igrejas, dos mosteiros, dos pobres, do clero, dos peregrinos, dos agricultores e dos seus bens; e as Tréguas de Deus, proibindo os combates durante certas épocas do calendário litúrgico, foram os primeiros institutos humanitários.

O segundo Concílio de Laterão (1139) proibiu a besta como arma não cristã e o terceiro (1179), determinou o tratamento humano de prisioneiros de guerra¹⁰.

Porém, só com o iluminismo, se afirmaram e difundiram os princípios humanitários baseados na razão e nos direitos do homem anteriores ao próprio Estado, tais como o direito à vida sobre a qual ninguém tem qualquer direito¹¹.

É ainda posto em causa o critério da guerra justa; mas se a guerra ocorrer, deve limitar-se aos combatentes e poupar a população civil.

Com o desenvolvimento de armas mais mortíferas e o conceito de “nação em armas”, nascido da Revolução Francesa, os soldados são enviados para os campos de batalha para morrerem aos milhares¹². Daí, que se comecem a desenvolver esforços para tornar a impor limites à guerra retornando-se ao respeito pelos usos e costumes da guerra.

Uma das mais notáveis iniciativas foi o Código Lieber, relativo às leis e costumes da guerra, preparado por FRANCIS LIEBER (1800-1872) e promulgado pelo Presidente LINCOLN como General Orders N.º 100, de 24 de Abril de 1863, para as tropas da União, durante a Guerra Civil Americana (1861-1865).

Na Guerra da Crimeia (1854-1856) e na Campanha de Itália (1859), 60% dos feridos morria por falta de cuidados. Na batalha de Solferino, 24 de Junho de 1859, 40 000 soldados feridos foram deixados sem cuidados no campo de batalha¹³.

Foi em reação aos horrores presenciados nesta batalha e com a experiência de ter ajudado a cuidar dos feridos que HENRY DUNANT, homem de negócios suíço, após o regresso a Genebra, promove a criação do Comité Internacional da Cruz Vermelha¹⁴.

Este Comité aspira igualmente à criação de um direito internacional para proteção das pessoas que participem nas hostilidades.

A concretização desta aspiração começa na Conferência Internacional para a Neutralização do Serviço de Saúde Militar em Campanha que, em 22 de agosto de 1864, adota a Convenção de Genebra para Melhoria das Condições dos Feridos nos Exércitos em Campanha, assinada por doze Estados, entre os quais Portugal.

É o início de um forte movimento de codificação dos usos e costumes da guerra que está na génese do DIH como hoje o conhecemos.

¹⁰ MICHEL DEYRA, *op. cit.* p.12.

¹¹ JEAN-JAQUES ROUSSEAU, “O Contrato Social”, ed. Europa-América, Lisboa, 1981, p. 19.

¹² Ver BERTRAND DE JOUVENAL, “DU POUVOIR”, ed. Hachette Literatures, Paris, 1998, p. 29 a 31.

¹³ PATRICIA BUIRETTE, *op. cit.* p. 10-11. BERTRAND DE JOUVENAL, “DU POUVOIR - Histoire naturelle de sa croissance”, Hachette/Pluriel, Literatures, Paris, 1998, p. 24-39.

¹⁴ Inicialmente, Comité Internacional de Socorro aos Militares Feridos.

b) Objetivos e limites do DIH

- (1) Os objetivos do DIH são muito limitados, devendo este ser visto como uma reação aos horrores da guerra que, no terreno das hostilidades, tem permitido ajudar as vítimas dos conflitos armados.
- (2) Na impossibilidade de suprimir a guerra, procura ao menos humanizá-la. Por um lado, mitigando o sofrimento que ela causa regulamentando os meios e métodos de combate e, por outro, protegendo as pessoas, feridos, náufragos, prisioneiros de guerra e populações civis, assim como certos bens afetados pelo conflito¹⁵.
- (3) Limitando-se a partir de uma realidade que é a guerra, o DIH está funcionalizado ao seu fim que é o de proteger as vítimas dos conflitos armados. Não ajuizando se a guerra é justa ou injusta, nem quem é o agressor, parte de uma conceção racional e razoável das situações de beligerância e dos comportamentos humanos¹⁶.
- (4) De relevar também duas regras fundamentais do DIH:
A primeira, dispondo que o direito das partes num conflito armado de escolher métodos e meios de guerra não é ilimitado.
A segunda, exigindo às partes num conflito armado a permanente distinção entre civis e outras pessoas protegidas, e combatentes; e também entre bens civis ou excluídos e objetivos militares, e só dirigir os ataques contra os objetivos militares ou contra os combatentes¹⁷.
- (5) O DCA/DIH abarca duas vertentes, uma relativa aos métodos e meios de combate, ou Direito da Haia, e outra atinente à proteção imediata das vítimas da guerra, comumente designado por Direito de Genebra e desenvolvido nesta intervenção.

As regras sobre métodos de combate têm a ver com o que pode ser alvo dos combates num conflito armado. Incluem regras sobre alvos legítimos e ilegítimos assim como disposições sobre permissões ou proibições de certas estratégias, táticas e práticas de guerra, designadamente sobre discriminação de alvos e precauções no ataque, proibição da perfídia, de não sobreviventes, etc.¹⁸

As regras relativas aos meios de combate vêm abolir, restringir ou regular certos tipos de armas e o seu uso na guerra, designadamente proibindo as que têm efeitos indiscriminados. Têm também a ver com a legalidade de certas armas, como as nucleares, biológicas e químicas e com restrições de certas armas convencionais¹⁹, por exemplo, as minas antipessoais.

¹⁵ JM SILVA CARREIRA, “O Direito Humanitário as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares”, Ed. Culturais da Marinha, Lisboa, 2004, *passim*.

¹⁶ MICHEL DEYRA, *op. cit.* p. 25-26.

¹⁷ JM SILVA CARREIRA, *op. cit.* *passim*.

¹⁸ INGRID DETTER, “The Law of War”, 2. nd Ed. Reimp., Cambridge University Press, 2003, p.160 e 161.

¹⁹ INGRID DETTER, *idem*.

3. As Convenções de Genebra de 1949 e os Protocolos Adicionais de 1977

- a) Atualmente, o núcleo essencial do Direito de Genebra ou Direito_Humanitário “stricto sensu” consta nas quatro Convenções de Genebra de 1949 e respetivos Protocolos Adicionais de 1977.
- b) Convenção I, de Genebra, de 1949, para a Melhoria das Condições dos Feridos e dos Doentes das Forças Armadas em Campanha. Tem como fonte a Convenção de Genebra para a Melhoria das Condições dos Feridos e dos Doentes nos Exércitos em Campanha, de 1864, revista em 1906 e em 1929.
- c) Convenção II, de Genebra, de 1949, para a Melhoria das Condições dos Feridos, Doentes e Náufragos das Forças Armadas no Mar. Tem como fontes a Convenção III, da Haia, de 1899, e a Convenção X, da Haia, de 1910.
- d) Convenção III, de Genebra, de 1949, relativa ao Tratamento dos Prisioneiros de Guerra. Tem como fontes a Convenção II, da Haia, de 1899, a Convenção II, da Haia, de 1907, e a Convenção de Genebra, de 1929, relativa a Prisioneiros de Guerra.
- e) Convenção IV, de Genebra, de 1949, relativa à Proteção de Civis em Tempo de Guerra, constitui a primeira convenção dedicada exclusivamente à proteção de civis em tempo de guerra.

- f) Sendo esta a situação em 1949, a evolução posterior obrigou a rever o direito aplicável aos conflitos armados.

Tratou-se do esbatimento do conceito de guerra, com a proliferação de conflitos armados: não internacionais, de descolonização, revolucionários e de guerrilha, das guerras de secessão, as ocupações de territórios, etc., sendo que numerosos Estados, fruto da descolonização, pretendiam fazer valer as suas conceções²⁰. Em particular, certos conflitos suscitavam dúvidas sobre o seu carácter internacional, assim como a proliferação das guerras de guerrilha levantou questões sobre a aplicação do DIH, especialmente no que se refere ao estatuto do combatente²¹.

- g) A resposta a esta e outras questões foi encontrada nos dois Protocolos, de 1977, adicionais às Convenções de Genebra de 1949,²² que se destinam a complementá-las e não a substituí-las ou revê-las, mas antes a reafirmar e precisar os seus comandos e sob influência do Direito dos Direitos Humanos²³.

²⁰ JM SILVA CARREIRA, op. cit. p. 21.

²¹ ADAM ROBERTS; RICHARD GUELFT, “Documents on the Laws of War”, 3rd Ed., Oxford University Press, Oxford, 1999, p. 419.

²² Também designadas por Direito de Nova Iorque, porque foram adotadas no âmbito da ONU, ou Direito Misto (Mixed Law) porque cobrem transversalmente matérias do Direito de Genebra e do Direito da Haia.

²³ ADAM ROBERTS et alia, idem.

- h)** O Protocolo I, de 1977, adicional às Convenções de Genebra de 1949, tem a ver com a proteção das vítimas dos conflitos armados internacionais. Incorpora um largo número de disposições relativas à proteção dos feridos, dos doentes e dos náufragos, a métodos e meios de combate e à proteção da população civil e de bens civis da população²⁴.
- i)** As suas disposições são, em grande parte, direito consuetudinário, e complementam não só as Convenções de Genebra de 1949, como também outros acordos como os Regulamentos anexos à Convenção IV, da Haia, de 1907, relativos aos usos e costumes da guerra.
- j)** Este Protocolo contém algumas disposições inovadoras, das quais se realçam cinco:
- (1) Detalha com um pormenor sem precedentes as regras sobre discriminação de alvos no ataque²⁵.
 - (2) Vem proibir as represálias de qualquer tipo.
 - (3) Alargamento do âmbito de aplicação das 4 Convenções de Genebra de 1949. O art.º 1, do Protocolo I, dispõe que este se aplica aos conflitos de natureza internacional. Mas acrescenta²⁶ que tal inclui também os conflitos armados contra a dominação colonial e ocupação estrangeira e contra regimes racistas no exercício do direito à autodeterminação²⁷. Estas disposições são uma tentativa de trazer certos conflitos armados para o âmbito mais desenvolvido do regime aplicável aos conflitos de natureza internacional²⁸.
 - (4) Alarga a proteção dos Prisioneiros de Guerra (PG). A categoria de combatentes legítimos foi alargada de forma muito significativa. Já reconhecidos como tal os combatentes dos movimentos de resistência desde 1949²⁹, o Protocolo I, no art.º 44, estende a condição de combatente legal a certos tipos de guerrilha, modificando as exigências de sinais/emblemas distintivos e usar armas abertamente. Estas disposições são um importante desenvolvimento no direito que rege a ocupação militar, assim como os conflitos armados em geral³⁰.

²⁴ Ibidem, p. 420.

²⁵ Estão principalmente na Parte IV, Secção I, artigos 48 a 67, relativos à proteção das populações civis em caso de ataque.

²⁶ No n.º 4, do mesmo art.º 1.

²⁷ O art.º 96, n.º 3, vem ainda dispor que uma autoridade que representa os povos envolvidos naqueles conflitos, contra um Estado, pode aplicar as Convenções de Genebra de 1949, e o presente Protocolo, por mera declaração unilateral dirigido ao depositário da Convenção.

²⁸ ADAM ROBERTS; RICHARD GUELFT, *op. cit.* p. 420.

²⁹ O art.º 1, do Regulamento anexo à IV Convenção da Haia, de 1907, define as condições para ser combatente legítimo. A Convenção III, de Genebra, de 1949, *v.g.* art.º 4, reitera estas condições fazendo referência expressa aos movimentos de resistência.

³⁰ ADAM ROBERTS; RICHARD GUELFT, *op. cit.* p. 420.

- (5) Protecção **mínima aos espíões e mercenários**. O Protocolo I, no art.º 47, dispõe que os espíões e mercenários não têm o direito de ser considerados prisioneiros de guerra e tenta definir mercenários (artigos 46 e 47). Apesar disso, o Estado capturante pode optar por atribuir o estatuto de prisioneiro de guerra aos mercenários, os quais, em qualquer caso, são protegidos por garantias fundamentais aplicáveis a todas as pessoas, nos termos do art.º 75³¹.
- k)** O Protocolo I, de 1977, foi objecto de várias declarações e reservas, v.g. que só se aplica a armas convencionais; não proibindo nem regulamentando as armas nucleares. Não houve objecções a estas declarações e reservas.
- l)** O Protocolo II, de 1977, adicional às Convenções de Genebra, de 1949, desenvolve e completa o art.º 3 comum àquelas quatro convenções o qual estabelece as condições humanitárias mínimas (respeito pela vida, integridade física e psíquica e essencial dignidade da pessoa humana e, garantias judiciais) em conflitos armados de natureza não internacional. Isto é, tem a ver com a protecção das vítimas das guerras civis ou internas.
- É motivado pela dificuldade de aplicação daquele artigo 3 comum, dado que alguns Governos impediam a sua aplicação alegando que se estaria perante situações especiais, não consideradas conflito armado no sentido previsto no referido art.º 3 comum.
- n)** O núcleo essencial do Protocolo II consta no seu extenso art.º 4 - Garantias fundamentais. Porque muitos actos de violência que podem surgir nos conflitos de natureza não internacional são proibidos nos termos deste artigo, constituído um importante limite a este tipo de guerras.
- o)** Este Protocolo II (à semelhança do referido art.º 3 comum, e do art.º 19.º da Convenção da Haia, de 1954, sobre a Propriedade Cultural) não se aplica a distúrbios internos, actos isolados de violência e outros actos de natureza similar não considerado conflito armado (art.º 1, n.º 2). Põe-se assim o problema desta distinção a baixos níveis de violência e, por isso, a possibilidade de abuso.
- p)** A aplicação do Protocolo II tem sido problemática. No entanto, o Estatuto do Tribunal Penal Internacional para o Ruanda, de 1994, dá ao Tribunal competência para julgar pessoas por violações do art.º 3, comum às Convenções de Genebra, de 1949, e ao Protocolo II, de 1977, adicional àquelas Convenções.
- q)** A questão relevante para aplicação do Protocolo II é a classificação do conflito armado como interno. Em 1997, o Tribunal Penal Internacional para a ex-Jugoslávia, Câmara dos Recursos, no caso “Prosecuter v. Tadic”, veio avançar como uma definição de conflito armado nos seguintes termos: “existe um conflito armado

³¹ *Ibidem*.

sempre que há recurso à força armada entre Estados, ou violência armada prolongada entre autoridades governamentais e grupos armados organizados, ou entre estes grupos, dentro do Estado.”³²

E, estabelecendo assim um critério de distinção entre conflitos armados internacionais e não internacionais.

4. A Cláusula de Martens³³

- a) O Tribunal Internacional de Justiça (TIJ), no seu Parecer Consultivo, de 08 JUL 1996, sobre a Licitude da Ameaça ou da Utilização de Armas Nucleares, enunciou certos princípios cardinais do DIH, entre os quais o princípio da distinção entre combatentes e não combatentes e a Cláusula de Martens.³⁴
- b) Esta cláusula consta hoje das principais convenções de DIH, v.g. o Protocolo I³⁵ e dispõe: “Nos casos não previstos nas convenções, os civis e os combatentes ficam sob a salvaguarda e sob o império dos princípios do Direito Internacional, tais como decorrem dos costumes estabelecidos, dos princípios da humanidade e dos ditames da consciência pública.”
- c) Estas disposições vêm confirmar a obrigação de aplicar as regras essenciais de protecção dos direitos dos indivíduos num conflito armado³⁶ e, mais importante, permitem colmatar as insuficiências das codificações garantindo sempre um mínimo de protecção à pessoa humana.
- d) Condensa assim o núcleo irreduzível da ética da guerra, que é iluminado pelo princípio da humanidade. A ética da guerra é assim uma parte importante do Direito Natural Internacional³⁷.

³² TPI para a Ex-Jugoslávia, *The Prosecutor v. Dusko Tadic*, decisão sobre a Moção de Defesa ao recurso interlocutório sobre jurisdição do tribunal, IT-94-1-A, 02OUT1995, par.70. E o Tribunal acrescentou: “O Direito Internacional Humanitário aplica-se desde o início de tais conflitos e continua a aplicar-se para além da cessação das hostilidades até se alcançar a paz; ou no caso de conflitos armados internos até que seja estabelecida a paz. Até esse momento o Direito Internacional Humanitário continua a aplicar-se em todo o território dos Estados em guerra, ou no caso de conflito armado interno em todo o território sob controlo de uma das partes, tendo ou não os combates lugar nesse território.”

³³ FRIEDRICH MARTENS (1845-1909), estoniano, professor da Universidade de São Petersburgo, jurisconsulto do Czar ALEXANDRE II, foi o criador da cláusula que foi plasmada pela primeira vez no preâmbulo da na Convenção II, da Haia, de 1899, relativa à Guerra em Terra.

³⁴ MICHEL DEYRA, *op. cit.* p. 23.

³⁵ Protocolo I, de 1977, adicional às Convenções de Genebra, de 1949, art.º 1, n.º 2.

³⁶ PATRICIA BUIRETTE, *op. cit.* p. 45-46.

³⁷ INGRID DETTER, *The Law of War*, 2nd Ed., Cambridge University Press, Cambridge, 2000, p. 164 ss.

5. As Regras Humanitárias

- a) O DCA/DIH integra regras sobre armas, regras sobre métodos de combate e regras humanitárias, estas que, de uma forma imediata, visam a proteção das vítimas da guerra e dos conflitos armados.
- b) As regras humanitárias inspiram-se no sentimento de humanidade e estão concentradas na proteção do indivíduo, sendo habitual considerar duas perspetivas, a da vítima e a do combatente³⁸.
- c) Do lado da vítima, temos as regras respeitantes à proteção dos feridos, dos doentes e dos náufragos, preocupações estas que estiveram na origem do DIH, assim como para a proteção da população civil. Pelo seu carácter instrumental à proteção daquelas pessoas, surgem também regras para proteção do pessoal médico e sanitário, dos hospitais, dos navios hospitalares, dos meios aéreos sanitários, das ambulâncias e das atividades que lhes são inerentes.
- d) A população civil, sempre a maior vítima dos conflitos armados, deve ser poupada em todas as circunstâncias e não deve ser usada como escudo humano. São proibidas as penas coletivas, assim como as pilhagens, as represálias e as tomadas de reféns.
- e) Acrescem mecanismos de proteção das populações civis, tais como zonas desmilitarizadas, cidades abertas e passagens de alimentos. Estão previstas medidas para proteger certas categorias de pessoas em especial, caso das mulheres (não combatentes) e crianças³⁹. Jornalistas, apátridas, estrangeiros no território de um Estado em conflito armado, habitantes dos territórios ocupados e internados também são abrangidos por aqueles mecanismos de proteção.
- f) São igualmente protegidos certos bens afetados pelo conflito armado: De natureza cultural, com relevância ambiental, ou indispensáveis à sobrevivência da população civil.
- g) No plano militar, o objetivo é mitigar os danos no âmbito das nossas operações e proteger os civis da Ação de outros. Isto consegue-se fixando orientação política, desenvolvendo doutrina militar em conformidade, estabelecendo os consequentes procedimentos operacionais padrão, e dando adequado formação e treino aos militares.⁴⁰
- h) Do lado do combatente, a questão fundamental é a sua distinção da população civil, pelo que são estabelecidas regras sobre o combatente legítimo, que se têm vindo a tornar mais flexíveis. Bastando para garantir este estatuto que os beligerantes usem armas abertamente durante os encontros militares e nas deslocações que precedem imediatamente esses encontros (Protocolo I, art.º 43, n.º 3).

³⁸ PATRICIA BUIRETTE, *op. cit. passim*.

³⁹ Menores de 15 anos não devem ser recrutados para as forças armadas, assim como se capturados devem beneficiar de especial proteção, sejam ou não prisioneiros de guerra, cf. Protocolo I, art.º 77.

⁴⁰ KAROLIN MACLACHLAN, "Protecting Civilians: a constant in the changing environment", NATO Review, 17 June 2022.

- i) Importa reter que, se uma pessoa participante nas hostilidades cair no poder do adversário deve presumir-se que é um prisioneiro de guerra (PG) e, portanto, beneficiar da proteção da Convenção III (de Genebra, de 1949). Se houver dúvidas quanto a esta qualificação, deve ser mantido o estatuto de PG até a sua situação ser definida por um tribunal (judicial) competente (Convenção III, art.º 5, 2.ª parte e Protocolo I, art.º 45).
- j) Por último, temos a detalhada regulamentação sobre a proteção dos prisioneiros de guerra, havendo aqui uma conexão com o lado do combatente, pois só os combatentes legítimos podem obter o estatuto de prisioneiro de guerra (Protocolo I, art.º 45).

6. Operacionalização do Direito Internacional Humanitário

- a) A operacionalização do DIH no plano internacional passa pela intervenção de certas organizações internacionais (ONU, NATO, CV), pela sua articulação com outros sistemas de proteção da pessoa humana e pelo controlo da sua aplicação, designadamente através da sua tutela pelo Direito Criminal Internacional.
- b) Organização das Nações Unidas (ONU)
 - (1) O envolvimento da ONU na proteção dos direitos humanos nas situações de conflito armado tem expressão em numerosas resoluções, com realce para a Resolução 2444 (XXIII) sobre o Respeito pelos Direitos Humanos nos Conflitos Armados, adotada em 19 DEC 1969, pela Assembleia Geral. Reafirma princípios e regras de DIH.
 - (2) Igualmente o Boletim do Secretário Geral, de 1999⁴¹, estabelece a observância do DIH pelas forças da ONU.
 - (3) Por último, as convenções de DIH passaram a ser adotadas no âmbito da ONU, de que são exemplo os referidos Protocolos I e II, de 1977.
- c) NATO
 - (1) De referir o STANAG 2449⁴² relativo ao treino em Direito dos Conflitos Armados.
 - (2) Já estão consagradas as obrigações dos Estados membros em matéria de DIH: Padrões de treino, obrigação de assessoria jurídica aos comandantes, etc.
 - (3) É nele assumida a obrigação de aplicação do DIH em guerra e conflitos armados, em caso de ocupação e nas operações da NATO.
 - (4) Recentemente, a NATO adotou uma Política para Proteção de Civis (Protection of Civilians Policy), na Cimeira de Varsóvia em 2016, a que se seguiu um Conceito Militar (Military Concept) em 2018, e em 2020 um Manual de Implementação

⁴¹ ST/SGB/1999/13, 06 AGO 1999.

⁴² STANAG 2449, 26 JUN 2019, TRAINING IN THE LAW OF ARMED CONFLICT.

(Implementation Handbook), tendo depois realizado uma série de exercícios para testar as forças da NATO neste domínio.⁴³

d) Cruz Vermelha (CV)

- (1) A CV tem por objetivos a proteção e assistência às vítimas dos conflitos armados.
- (2) A CV só intervém com o consentimento dos Estados e no respeito pela sua soberania, não se permitindo qualquer ingerência nos seus assuntos internos e agindo apenas no interesse das vítimas⁴⁴. Em contrapartida, beneficia de imunidade total, mesmo no campo de batalha⁴⁵.

e) Sistemas de proteção da pessoa humana⁴⁶

- (1) Até um passado recente e com base em diferentes origens históricas, existia uma visão compartimentada dos três sistemas de proteção internacional da pessoa humana: O Direito Internacional dos Direitos Humanos (DIDH), o Direito Internacional Humanitário (DIH) e o Direito Internacional dos Refugiados (DIR).
- (2) Reportando-nos aos dois primeiros sistemas, o DIH inspira-se em considerações próximas das que estão na base da proteção dos direitos humanos, constituindo um prolongamento destes nas circunstâncias particulares que são a guerra ou outros conflitos armados, internacionais ou não⁴⁷. Contudo, o desenvolvimento do DIH é muito anterior à conceptualização dos Direitos Humanos, termo desconhecido até ao fim da II Grande Guerra e que se afirma com a Declaração Universal dos Direitos do Homem/Humanos, de 1948⁴⁸.
- (3) Desde o início o DIDH e o DIH evoluíram ao longo de linhas diferentes. O DIDH primordialmente dizendo respeito às relações entre os Estados e os seus nacionais em tempo de paz. O DIH essencialmente dirigido à proteção das pessoas em tempo de guerra e conflito armado. Hoje, apesar de se manter a diferenciação nos planos substantivo e processual e uma diferença nos meios de implementação e controlo, reconhece-se a interação normativa entre os dois sistemas,

⁴³ KAROLIN MACLACHLAN, “Protecting Civilians: a constant in the changing environment”, NATO Review, 17 June 2022.

⁴⁴ A Cruz Vermelha rege-se pelos princípios da humanidade, imparcialidade, neutralidade (no domínio militar e no plano ideológico), voluntariado, unidade e universalidade.

⁴⁵ PATRICIA BUIRETTE, *op. cit.* p. 20.

⁴⁶ A.A. CANÇADO TRINDADE, “Direito Internacional dos Direitos Humanos, Direito Internacional Humanitário e Direito Internacional dos Refugiados: Aproximações e Convergências”, co-edição Instituto Interamericano do Direitos Humanos, Comité Internacional da Cruz Vermelha, Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, 1996. <http://www.irc.org/icsrpa.nsf>

⁴⁷ NGUYEN QUOC DINH, “Droit International Public”, L.G.D.J. 6.^a Ed. 1999, p. 655 e 935.

⁴⁸ JAVIER GUIZÁNDEZ GÓMEZ, “Derecho Humanitário y Derecho de la Guerra”, Revista Española de Defensa, n.º 106, Dic. 1996, p. 67.

assim como a sua convergência e complementaridade, de que resulta a necessária aplicação simultânea de normas de DIDH e DIH.

- (4) Esta convergência exprime-se através de princípios comuns: Inviolabilidade de todos os não combatentes, respeito pela integridade física e moral das pessoas, não discriminação no acesso aos direitos protegidos, segurança, proibição de represálias, de penas coletivas e de tomada de reféns, garantias judiciais, inalienabilidade de direitos, e responsabilidade individual⁴⁹.
- (5) O direito à vida não pode ser suspenso durante a guerra ou conflito armado, devendo ser feitas todas as tentativas para, nestas circunstâncias, se evitar a perda de vidas humanas⁵⁰, o que tem consequências não só para a proteção dos civis e outras pessoas não envolvidas no conflito, como também no modo de condução das operações militares.
- (6) O DIH proíbe a derrogação, em qualquer circunstância dos direitos humanos mais importantes: Direito à vida e à integridade física e psíquica, e às garantias judiciais⁵¹.
- (7) Assim, as Convenções de Genebra de 1949 e os seus Protocolos Adicionais de 1977 começaram a ser vistos como salvaguarda dos direitos individuais das pessoas protegida, e certas convenções dos direitos humanos incluem disposições que, pelo menos em parte, se aplicam em tempo de guerra⁵².

f) Controlo e aplicação do DIH

- (1) O controlo da aplicação do DIH assenta em mecanismos inter-estatais a que acresce a especificidade que resulta de a Cruz Vermelha controlar também a aplicação deste direito pelos Estados⁵³.
- (2) A Potência Protetora (PP) (Protocolo I, art.º 5) é designada por acordo entre as partes no conflito armado e um terceiro Estado neutro, e estão-lhe cometidas as seguintes funções: (I) Ligação entre os Estados em conflito; (II) Assumir atividades de socorro; (III) Controlo contínuo da execução e do respeito pelas obrigações resultantes do DIH, pelos Estados em conflito.
- (3) No caso de não designação da PP, é possível essa função ser assumida por uma organização humanitária, como o Comité Internacional da Cruz Vermelha.
- (5) As funções de inquérito da PP têm, em geral, sido assumidas pela ONU.

⁴⁹ INGRID DETTER, *op. cit.* p. 160-163.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 162.

⁵¹ Cf. art.º 3, comum, às Convenções de Genebra, de 1949, e Protocolos Adicionais, de 1977: Art.º 75, do Protocolo I, e art.º 4, do Protocolo II.

⁵² Exemplo: Convenção contra a tortura e outras penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes, 1984, art.º 2.º, n.º 2; Pacto Internacional Relativo aos Direitos Civis e Políticos (1976), art.º 8.

⁵³ PATRICIA BUIRETTE, *op. cit.* p. 71.

- (6) A Comissão Internacional para o Estabelecimento de Factos (Protocolo I, art.º 90.º), foi criada para libertar a PP desta competência que interferia com a sua Acção humanitária. É composta por 15 membros, de elevados padrões morais e reconhecida imparcialidade. Estabelecida em 1991, opera apenas com o consentimento dos Estados, tendo no presente 76 Estados partes.

g) Sanções

- (1) Os Estados assumem a responsabilidade por violações do DIH cometidos pelos elementos das suas forças armadas (FA), pagando indemnizações (Protocolo I, art.º 91). Tanto o Estado vencedor como o vencido têm responsabilidade pelos danos causados nestes termos, independentemente da gravidade da infração. A responsabilidade internacional do Estado concretiza-se no dever de reparação dos danos, por três formas: Restituição, Compensação, Satisfação.

Num recente Acórdão do Tribunal Internacional de Justiça (2022), no caso que opunha a República Democrática do Congo ao Uganda, foi este condenado a pagar à República Democrática do Congo 325 milhões de dólares americanos, por danos de guerra⁵⁴.

Relativamente à compensação por danos à Ucrânia, estas têm a ver com os danos diretos, indiretos e lucros cessantes que lhe foram infligidos com guerra e têm de cobrir os danos às pessoas, os danos à propriedade, os danos ao ambiente e aos danos macroeconómicos (lucros cessantes).⁵⁵

- (2) As pessoas estão sujeitas a sanções penais pelas violações do DIH. Os Estado-parte num conflito devem punir os membros das suas FA, assim como das FA do adversário, que não respeitem as leis da guerra.
- (3) Em Portugal, há que ter presente a Lei n.º 31/2004, de 22 JUL, alterada pela Lei n.º 11/2019, de 7 FEV, que adapta a legislação penal portuguesa ao Estatuto do Tribunal Penal Internacional (TPI), tipificando os factos que constituem crimes de violação do DIH, assim como o Código de Justiça Militar (CJM), aprovado pela Lei n.º 100/2003, de 15 NOV, onde estão previstos e punidos os crimes de guerra.

Em ambos o dispositivo se estabelece, na linha dos pertinentes instrumentos internacionais, que os crimes de guerra são imprescritíveis.⁵⁶

⁵⁴ Jornal de Angola on-line, 11/02/2022, 0620. Ac. 26/10/2022, 1725. Em síntese o TIJ deliberou que 225 milhões USD eram pela perda de vidas, violações, recrutamento de crianças-soldados e deslocamentos forçados até 500 mil pessoas; 40 milhões USD por danos à propriedade e 60 milhões USD por danos a recursos naturais, incluindo pilhagem de ouro, diamantes e outros bens.

⁵⁵ Prof. MIGUEL SANTOS NEVES, comunicação “Direito Internacional Humanitário”, Instituto Universitário Militar, 04 Abr 2022.

⁵⁶ Cf. designadamente, Estatuto de Roma – TPI, art.º 29.º (Imprescritibilidade) e UN Convention on the Non-Applicability of Statutory Limitations to War Crimes, 26 Nov 1968, em vigor em 11 Nov 1970.

- (4) Têm igualmente sido estabelecidos tribunais internacionais para este efeito. Desde logo o estabelecido pelo Tratado de Versalhes para julgar o Kaiser, no fim da I Guerra Mundial, os Tribunais de Nuremberga e de Tóquio, no fim da II Guerra Mundial, o Tribunal Internacional para a ex-Jugoslávia, 25 MAI 1993 (Resolução 827), o Tribunal Internacional para o Ruanda, 8 NOV 1994 (Resolução 955).
- (5) Por último, o Tribunal Penal Internacional (TPI), cujo Estatuto entrou em vigor em 11 ABR 2002, com a ratificação de 66 Estados⁵⁷. É o primeiro tribunal permanente para julgar crimes de guerra. Atua quando os sistemas nacionais não funcionam e pune os crimes de genocídio, contra a humanidade, de guerra e de agressão.
- (6) O Estatuto do TPI define como crimes de guerra: Violações graves das Convenções de Genebra, de 12 de Agosto de 1949; violações graves das leis e dos costumes aplicáveis aos conflitos armados.

7. Considerações Finais

- a) Nada indica que num horizonte temporal previsível seja eliminada a guerra, “aquela calamidade composta de todas as calamidades”, nas palavras do Padre António Vieira⁵⁸.
- b) Continuam a verificar-se gravíssimas violações do DIH, não raramente caindo na barbárie do genocídio, dos crimes contra a humanidade e dos crimes de guerra. Ou, de forma mais surpreendente, no desrespeito de nações ditas civilizadas pelos direitos fundamentais à vida, à integridade física e psíquica e às garantias judiciais.
- c) HUGO GROTIUS, referindo-se às atrocidades cometidas em tempo de guerra, concluía “que muitas coisas se dizem legais ou admissíveis pela simples razão que são feitas com impunidade”⁵⁹.
- d) É contra esta impunidade que os Estados devem agir e, no limite, o Tribunal Penal Internacional.
- e) Também muitas violações do DIH resultam do seu desconhecimento e, daí, a necessidade de permanente formação e treino dos militares neste domínio, até para sua própria proteção.
- f) A proteção das vítimas da guerra, em especial a civis, não é algo que possa ser incorporado no último momento; antes precisa de abordagens bem testadas, de

⁵⁷ ANTÓNIO GUÉVEL BRANCO, “Tribunal Penal Internacional - Estatuto”, Coleção Jurídica, Lisboa, 2002, p. 17.

⁵⁸ PADRE ANTÓNIO VIEIRA, “Sermão dos anos da Rainha Dona Maria Francisca de Sabóia”, 1668, Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, Vol. XII, Ed. Enciclopédia Lda, Lisboa, p. 885.

⁵⁹ HUGO GROTIUS, “De jure belli ac pacis”, Livro III, Claredon Press, UK, 1925, p. 647-649.

mentalidades solidárias e capacidades no terreno⁶⁰. O DIH tem que ser incluído nas operações militares logo desde a fase de planeamento.

- g) JEAN PICTET definia o direito natural, fonte do direito humanitário, como o conjunto dos direitos que cada homem reivindica para si e que, ao mesmo tempo, está disposto a conceder aos outros⁶¹. É este o grande desafio do DIH: Os imperativos da vitória não nos podem despojar da nossa humanidade.

⁶⁰ KAROLIN MACLACHAN, “Protection of Civilians: a constant in the changing security environment”, NATO Review, 17 June 2022.

⁶¹ JEAN PICTET, “Les principes du droit international humanitaire”, 14, 1996. Cit. GÉZA HEREZEGH, “Humanitarian Law”, “The Law of the Armed Conflicts Into the Next Millennium”, International Law Studies, p. 298, Naval War College, Newport, Rhode Island, USA, 1998.

XVI COLÓQUIO LUSO-BRASILEIRO SESSÃO DE COMEMORAÇÃO DO BICENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 11 de outubro

Senhor Embaixador Gonçalo Mello Mourão, Ilustre Coordenador das Comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil,

Senhores Presidentes das Academias Nacionais e das instituições culturais congêneres aqui presentes, sejam todos bem-vindos.

Permitam-me uma saudação especial à Senhora Professora Manuela Mendonça, responsável pela organização deste Colóquio sobre “As Raízes Medievais no Brasil Moderno”, que vem na sequência de iniciativas semelhantes em anos anteriores, mas que desta vez é especialmente dedicado aos 200 anos da Independência do Brasil. E em boa hora o fez pois foi mais uma oportunidade de pôr as quatro Academias, a Sociedade de Geografia, a Sociedade Histórica e a Comissão Portuguesa de História Militar a colaborar em forma mais próxima.

Senhores académicos, Senhores convidados, desejo que este longo dia que temos pela frente vos seja útil e compensador da vossa deslocação e da vossa presença.

Voltando ao tema que aqui nos trouxe, há que concordar que de todas as marcas e contributos que os Descobrimentos e a expansão portuguesa deixaram no mundo, um dos mais impactantes e perenes foi sem dúvida a criação de um imenso e rico território na América do Sul, que todos conhecemos por Brasil.

Desde as primeiras capitânias até à criação de um Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, os territórios brasileiros foram crescendo em importância e peso no império português de tal forma que se tornaram o destino escolhido pela coroa para invalidar os planos de Napoleão Bonaparte.

Esta decisão teve consequências duradouras para a então colónia, tendo a sua centralidade no império sido reforçada, ganhando o estatuto de reino e recebendo em essência a capital do império.

Os anos passados como centro da vida política e económica imperial foram importantes para o desenvolvimento do Brasil que, ganhando consciência da sua importância no panorama imperial e internacional, não esperou muito até se separar do seu “progenitor” luso no ano de 1822.

Celebra-se, assim, o bicentenário desse cortar de amarras entre os dois territórios que produziu, ao longo destes dois séculos, uma relação fraternal entre os dois povos.

Nessa relação, o mar tem um papel central, sendo o elemento de união entre duas margens distantes, mas que se aproximaram através do oceano. Foi cruzando os mares que Pedro Álvares Cabral chegou à terra que batizou de Vera Cruz. Foi através do Atlântico que a coroa portuguesa protegeu os territórios brasileiros das ameaças francesa, holandesa e espanhola. Foi o mar que levou a família real e a corte portuguesa para a segurança da Bahia e do Rio, garantindo assim duas independências, a portuguesa e a brasileira.

E como estamos na Academia de Marinha, convém não esquecer que além da língua, património maior do nosso povo e da cultura, Portugal deixou também instituições várias no Brasil, entre as quais gostaríamos de destacar a Marinha Brasileira, descendente direta da Marinha Real Portuguesa, e a Escola Naval Brasileira, formada a partir dos elementos da Academia Real dos Guardas-marinhas que acompanharam a corte na sua travessia.

Faz assim todo o sentido trazer este tema para a Academia de Marinha, explorando uma importante faceta das Raízes Medievais do Brasil Moderno, mas agora com os olhos focados no Mar, elemento essencial dessas Raízes.

Meus senhores, aqui vos deixo os desejos de uma excelente jornada.

Muito obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 11 de outubro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

FORMAÇÃO DE UMA MARINHA BRASILEIRA

Comunicação apresentada pelo Académico
Augusto Salgado¹, em 11 de outubro

No Atlântico Sul, à semelhança do que ocorreu com os espanhóis no resto da América do Sul e Central, Portugal apenas teve de defrontar no mar os adversários provenientes da Europa. No entanto, a posição geográfica das terras brasileiras, na rota de regresso dos navios que vinham do Oriente, tornaram como prioridade a expulsão dos neerlandeses das terras brasileiras e de Angola, logo durante o período das guerras da Restauração.

Contudo, mesmo após o reconhecimento da nova dinastia de Bragança e da expulsão dos neerlandeses, em terras brasileiras, houve sempre dois pontos de fricção principais com os seus vizinhos: um a Norte, com os franceses e outro a Sul com os espanhóis.

A Norte, desde os finais do século XVII, o perigo era devido aos avanços dos franceses em direcção à foz do rio Amazónias. A paz entre as duas coroas, apesar das dificuldades geográficas da zona e da falta crónica de meios humanos, apenas chegou através de um conjunto de tratados estabelecidos e ratificados entre 1697 e 1701. No entanto, os limites não eram do agrado dos franceses, e com a Guerra da Sucessão Espanhola (1701-1714) o conflito reacendeu-se, só terminando com a Paz de Utrecht, que confirmou as fronteiras propostas por Portugal².

Após um período de acalmia de quase 80 anos, a possibilidade de Portugal expandir o seu território no Norte do Brasil à custa dos territórios franceses na Guiana, em especial a ilha de Caiena, voltou a ser considerada, pelo menos desde 1796. No entanto, apenas com a chegada da Família Real portuguesa ao Brasil em 1808, que colocou a Coroa definitivamente ao lado de Inglaterra, é que este assunto é considerado de forma mais séria, possivelmente por influência inglesa. Se inicialmente o objectivo seria apenas a “reivindicação dos antigos limites e a repulsa em caso de provocação”, a declaração de guerra de Portugal a França, alterou o objectivo inicial, passando a “fazer toda a hostilidade aos franceses que lhe seja possível”. Adicionalmente, importava evitar que este território fosse utilizado como base de corsários contra a navegação portuguesa.

Possivelmente devido à alteração de objectivos, toda a expedição anglo-portuguesa foi reestruturada. Tendo uma força naval largado da foz do rio Oiapoque no dia 15 de Dezembro e, a 12 de Janeiro de 1809, já tinha conseguido a rendição da guarnição francesa que defendia

¹ CMG RES e CH – Centro de História da FLUL. CINAV - Centro de Investigação Naval - Marinha Portuguesa

² João Paulo Oliveira e Costa *et al*, *História da expansão e do Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2014, p.220.

Caiena, apesar dos atacantes nem sequer terem superioridade em termos de soldados no terreno. O menor número de soldados na força anglo-portuguesa deviam-se não só ao elevado número de doentes, mas, também, aos soldados que foram sendo deixados em vários dos locais entretanto capturados. Importa referir, que o sucesso desta campanha se deveu, principalmente, ao oficial britânico que comandava a parte naval da expedição, que demonstrou sempre grande iniciativa e espírito ofensivo. A forma como actuou, inclusivamente, embarcando nos meios mais pequenos para poder acompanhar os ataques, foram disso exemplo. De realçar que os ataques não foram efectuados apenas com soldados, mas, também, com elementos das próprias guarnições dos navios, muito ao espírito das acções britânicas nesta época. Em termos navais, apenas há a registar a captura de um pequeno navio que trazia escravos para a colónia francesa³.

Na fronteira Sul do Brasil, a fundação da Nova Colónia do Sacramento, na margem Norte do rio da Prata em 1680, situada exactamente na margem oposta a Buenos Aires, permitiu um incremento das relações comerciais, em especial o contrabando, entre o Rio de Janeiro e o território interior do rio da Prata. Deste modo, os comerciantes portugueses passaram a dispor de um acesso facilitado ao comércio interior que vinha desde o Perú, mas, também, ao gado que abundava na região mais vizinha. Estas ligações, impulsionaram a importância desta cidade portuguesa, no contexto territorial brasileiro, mas, também, à criação de vários núcleos populacionais portugueses ao longo da costa, com o objectivo de proteger esta actividade mercantil. Naturalmente que esta situação abriu um foco de tensão e de conflitos entre as duas Coroas Ibéricas e que vai marcar as relações entre as duas até à década de 70 do século XVIII⁴.

Simultaneamente, o aumento da importância da cidade do Rio de Janeiro face a todo este comércio que vinha dos territórios espanhóis, juntamente com a descoberta do ouro no interior do Brasil, levaram à cobiça desta cidade por parte de outras nações europeias, nomeadamente da França. Nesse sentido, corsários franceses, naturalmente com o apoio do monarca francês, lançam dois fortes ataques à cidade brasileira, nos anos de 1710 e 1711, em que apenas o segundo obtém o sucesso eventualmente esperado.

Entretanto, os conflitos em torno da Colónia de Sacramento mantiveram-se mesmo após o fim da Guerra de Sucessão de Espanha, e da assinatura do tratado de “Paz e amizade entre Portugal e Espanha” (de 6 de Fevereiro de 1715), assinado após o Tratado de Utrecht. Para apoiar a defesa deste disputado local, os portugueses reforçaram o povoamento e fortificaram vários locais ao longo da costa para Sul do Rio de Janeiro, incluindo a ilha de Santa Catarina. Locais esses que vieram a desempenhar um importante papel na defesa da Colónia e a consolidação da fronteira Sul do Brasil.

³ Luís Cláudio Pereira Leivas e Luís Albuquerque de Castilhos Goycochêa, “A conquista de Caiena”, in *História Naval Brasileira*, vol.2, Tomo II, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1979, pp.384-411.

⁴ João Paulo Oliveira e Costa *et al.*, *op. cit.*, p.225.

Apesar de várias tentativas diplomáticas, incluindo os Tratados de Paris (1737) e o Tratado de Madrid (1750) assinados entre as duas nações ibéricas, em que este último previa uma nova definição das fronteiras, substituindo o Tratado de Tordesilhas, a tensão manteve-se na zona, incluindo nos povos locais, principalmente por influência dos Jesuítas⁵.

No decorrer da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), e por oposição da parte do Marquês de Pombal e do próprio monarca espanhol, em 1761 é anulado o Tratado de Madrid (1750), no tocante à demarcação dos territórios na fronteira Sul do Brasil. Esta situação fez reacender os ataques à Colônia do Sacramento e, em 1762, surge a notícia que os franceses tencionavam enviar uma forte armada para capturar São Salvador da Baía. Escusado será dizer que este plano acabou por nunca se concretizar, até porque a paz chegou no ano seguinte⁶. A situação de conflito entre portugueses e espanhóis só se resolveu em 1778, já com a presença de uma forte esquadra de 13 navios portugueses na zona, com assinatura em Outubro de 1777, já por D. Maria I, do Tratado de Santo Ildefonso⁷. Apesar do papel importante do meios navais em todos estes eventos, pois a única via para fazer chegar meios humanos e matérias era o mar, não chegaram a ocorrer grandes eventos navais na zona em disputa.

Após a abdicação do monarca espanhol a favor do irmão de Napoleão, D. Carlota Joaquina, que era mulher do Príncipe Regente D. João e filha de Carlos IV e irmã de Fernando VII de Espanha, enviou, logo em 1808, um manifesto aos espanhóis da América, propondo que fosse considerada a legítima herdeira desses territórios, face à sua família se encontrar nas “mãos de Napoleão”. Este repto é rejeitado, mas esta disputa de soberania, juntamente com todos os sentimentos e pensamentos liberais que já proliferavam, vai acabar por levar ao desmembramento da América espanhola.

Entretanto, Portugal, aproveitando-se desta situação algo caótica que grassava na zona, enviou para o Sul do Brasil a força militar que estava prevista ser enviada para combater Napoleão em Waterloo, mas que não chegou a largar a tempo de participar na célebre batalha que derrotou, de vez, o Imperador francês. Oficialmente, esta expedição tinha como objetivo combater a rebelião que alastrava nessa região, devolvendo depois o território à Espanha. Na realidade, era muito provável que Portugal esperava recapturar e ficar na posse do território, de uma vez para todas.

Assim, em Fevereiro de 1816, larga de Lisboa para o Brasil uma esquadra de dez navios, levando a bordo a “Divisão de Voluntários del-Rei” sob o comando do Tenente-General Carlos Frederico Lecor. Para o transporte e apoio nas operações, seguiu uma força naval portuguesa, composta pelas duas fragatas, uma charrua, três brígues, para além de vários transportes. Já em águas brasileiras, esta força foi reforçada em Junho, com três naus, uma fragata, quatro brígues e

⁵ *Id.*, *ibidem*, pp.309-315.

⁶ *Id.* *ibidem*, p.272.

⁷ *Id.*, *ibidem*, pp.274-275.

mais alguns navios estrangeiros, saídos de Guanabara. Esta força conjunta portuguesa, tinha como missão “ocupar a Praça de Montevideu” e o território na “aquém do Uruguai”, de modo a garantir a segurança das fronteiras com o Brasil. Os meios navais foram fundamentais no transporte das forças portuguesas, inclusivamente nas operações muito junto à costa ou nas águas interiores, mas, também, no apoio logístico que deram às forças terrestres na ocupação do território da Banda Oriental⁸. Foram igualmente importantes para impedir que os espanhóis recebessem reforços por via marítima ou que utilizassem os seus escassos meios navais contra os portugueses, para além de isoladas acções de corso. Escusado será relembrar que também este território acabou por se tornar independente e que não ficou sob controlo directo de nenhum país europeu.

Entretanto e, aproveitando o clima de instabilidade que se vivia na Europa durante as Guerras Napoleónicas, vários territórios espanhóis do continente americano deram início a movimentos “revolucionários” na tentativa de se tornarem independentes. Assim, em 1810 a Argentina declara a independência e, no ano seguinte, o Paraguai corta também os laços com a Espanha. Entre estes movimentos, surge também a tentativa de tornar a Colónia de Sacramento, futuro Uruguai, num Estado Federado, ligado à Argentina. Com todo o continente americano em ebulição, não é de estranhar que estas ideias também chegassem ao território brasileiro.

Contudo, importa recordar que durante o século XVIII – 1788-1789 e 1798 – já tinham ocorrido algumas tentativas de sedição no Brasil, normalmente ligadas nobreza fundiária⁹. E que, por detrás destas revoltas, para além dos políticos, também estiveram as habituais questões económicas. Neste âmbito, a 6 de Março de 1817, rebenta uma revolta no Recife, também conhecida como a “Revolução Pernambucana”, quando o Brigadeiro Barbosa de Castro é assassinado por um dos seus oficiais. Apesar do Governador e os oficiais de Marinha que estão na cidade tentarem resistir a este movimento de rebelião, no dia seguinte já toda a cidade está nas mãos dos revoltosos. De imediato, na cidade é estabelecido um governo provisório local e são enviados emissários a Paraíba, Ceará e Alagoas, na tentativa de obter mais apoios à revolta. Também terá sido enviado um representante aos Estados-Unidos para tentar obter apoio desta nova nação à causa pernambucana.

No mar, por razões que se desconhece, os revoltosos permitiram que a maioria dos navios mercantes portugueses, ingleses e franceses, fossem autorizados a largar, levando a bordo muitos daqueles que não aderiram à revolta. Os escassos meios navais dos revoltosos foram principalmente utilizados para patrulhar as águas à volta do Recife, mas, também, em tímidas tentativas de conquistar o apoio de outras zonas do Brasil, todas sem sucesso. Mesmo sem instruções superiores, o Governador da Baía, utilizando alguns navios requisitados, bloqueia de imediato o porto de Recife. Entretanto, no Rio de Janeiro, a chegada do Governador deposto, enviado pelos próprios revoltosos, levaram a um aprontamento célere de vários meios militares com o objectivo da Coroa

⁸ José António Soares de Souza, “Ocupação da Banda Oriental”, in *História Naval Brasileira*, vol.2, Tomo II, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1979, pp.464-466 e 472.

⁹ João Paulo Oliveira e Costa *et al.*, *op. cit.*, pp.244-245.

recuperar rapidamente o controlo da situação na cidade revoltosa. A pronta resposta em força, para além da eficácia do bloqueio naval cedo imposto, acabou por levar à rendição dos revoltosos, numa altura em que na cidade a fome já se sentia entre a população civil¹⁰.

Coincidindo mais ou menos com este movimento de rebelião que está a decorrer no Brasil, em Portugal, ocorre a denominada “revolta maçónica” de 1817, liderada pelo General Gomes Freire de Andrade e que tinha o apoio da burguesia mercante portuguesa. O apoio desta classe social era justificado, principalmente, pela perda da exclusividade do comércio com o Brasil, que representava 56% das receitas das alfândegas de Lisboa. Tratava-se de uma primeira tentativa de contestação ao regime absolutista, a que se seguiu a Revolução Liberal de 1820.

Este movimento liberal, para além de exigir o retorno imediato de D. João VI a Lisboa exigiu, também, a restauração da exclusividade do comércio com o Brasil, regressando o Pacto Liberal¹¹. Inclusivamente, a Constituição portuguesa de 1822, refere no seu texto “Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves”.

Como é comumente conhecido, o regresso da Corte para Lisboa em 1822 não foi bem aceite pelos brasileiros, inclusivamente pelo próprio príncipe D. Pedro. Os próprios militares encontravam-se divididos, uma parte das forças militares apoiaram a revolução, enquanto uma outra parte manteve-se fiel a Lisboa. Mas, no mar, o General Jorge Avillez, Governador das Armas do Rio de Janeiro, que tinha ordens para levar o príncipe de regresso a Lisboa, não consegue fazê-las cumprir e acaba por regressar à Metrópole sem o príncipe¹².

Entretanto, Lisboa, desconhecendo ainda os acontecimentos que ocorriam do outro lado do Atlântico, decidiu enviar uma expedição reforçar a autoridade da Coroa portuguesa no Brasil, transportando cerca de mil soldados a bordo. Contudo, a sua chegada ao Rio de Janeiro não surte qualquer efeito nos revoltosos e, a 23 de Março, a esquadra acabou por regressar a Lisboa, sem alcançar qualquer resultado prático.

Após o fracasso desta expedição, é preparada uma nova expedição, agora sob o comando do Chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos, composta por seis transportes e dois navios de escolta. Esta força, transportando 1.500 homens, chega à Baía no dia 30 de Outubro, ainda sem saber que a revolta já tinha começado a 7 de Setembro, quando D. Pedro proclamou oficialmente a independência do Brasil, com o célebre “Grito do Ipiranga”. Estes soldados vindos de Lisboa, após desembarcarem, juntaram-se às forças do Governador de Armas, General Madeira de Melo, que continuava leal a Portugal, que começou, de imediato, a preparar-se para o confronto¹³.

¹⁰ José Rodrigues Pereira, *Campanhas Navais. 1793-1807*, vol.I, Lisboa, Tribuna da História, 2005, pp.58-63.

¹¹ Paulo Guinote, “Guerra, Diplomacia e Comércio. Os efeitos da Independência do Brasil no Trato Luso-Brasileiro”, *Actas do X Colóquio de História Militar*, Lisboa, CPHM, 2000, pp.321-376.

¹² José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol.II, p.93.

¹³ António Marques Esparteiro, “Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823)”, sep. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Outubro-Dezembro de 1961, p.363.

Entretanto, D. Pedro I, sabendo bem da importância das rotas marítimas para a economia brasileira, promulgou a 13 de Setembro de 1822, o decreto de criação da Marinha Imperial. O núcleo inicial da Marinha desta nova nação era composto pelos navios que se encontravam no Rio de Janeiro, aos quais se juntam alguns adquiridos no estrangeiro. Para comandar esta força D. Pedro I contratou os serviços do escocês Thomas Alexander Cochrane, que já se notabilizara na organização das armadas do Perú e do Chile. Com ele vieram vários oficiais e marinheiros ingleses, que se juntaram aos oficiais e marinheiros portugueses que já tinham aderido à causa independentista.

Reagindo a estes acontecimentos, a 4 de Dezembro, em Lisboa, o Ministro da Marinha, Inácio da Costa Quintela, deu ordem ao Major-General da Armada, Marquês de Viana, para fretar os navios necessários para o envio de mais 1.900 soldados para a Baía, distribuídos por cinco batalhões. Esta força só largou de Lisboa quase dois meses depois, a 15 de Fevereiro 1823, e terá chegado à Baía a 31 de Março.

No entanto, as primeiras escaramuças no mar entre portugueses e brasileiros ocorreram ainda antes do final de 1822, quando navios brasileiros tentam, por várias vezes, furar o bloqueio imposto pelos meios navais portugueses. E, durante estas operações de bloqueio à Baía, dá-se, a 7 de Janeiro de 1823, uma tentativa de desembarque de 600 homens portugueses em Itaparica. A operação é um rotundo fracasso, destacando-se, a nível individual, a acção do comandante da força de desembarque, o Aspirante Ferreira do Amaral que, com um braço desfeito por um tiro de artilharia, continuou a animar os seus homens para prosseguirem o ataque¹⁴.

Cochrane, sabendo que para conseguir derrotar as forças leais a Lisboa era preciso isolá-las, não só por terra mas, também, por mar, faz-se ao mar¹⁵, apesar de se encontrar em inferioridade numérica, incluindo no número de bocas de fogo. Mostrando um espírito mais agressivo, bem ao estilo de Nelson, o britânico atacou a força portuguesa, e só não tem o sucesso esperado, porque as guarnições portuguesas a bordo dos navios brasileiros, a quem não fora dada hipótese de escolha, se recusaram a fazer fogo contra os seus compatriotas. Embora os homens de Cochrane acabem por controlar a situação, este perde a confiança nas suas guarnições e decide retirar antes de ser alcançado pela testa da coluna portuguesa.

Este percalço, leva a força brasileira a afastar-se, acabando por executar um bloqueio à distância, período que é aproveitado para substituir os elementos que se tinham revoltado a bordo. A falta de espírito ofensivo por parte dos portugueses, em particular de Pereira de Campos, impedem-no de aproveitar a superioridade naval que possui. Justificando a falta de iniciativa, com o receio de deixar a cidade sem protecção, pelo lado do mar¹⁶, este oficial deixou a iniciativa toda do lado do seu adversário. A situação de impasse militar, para além das dificuldades que

¹⁴ *Id., ibidem*, p.366.

¹⁵ *Id., ibidem*, p.367.

¹⁶ *Id., ibidem*, p.365.

havia em reabastecer a Baía, pois grande parte dos navios enviados nessa missão são capturados pela força brasileira, levam a um aumento do descontentamento na cidade, cuja maioria já era a favor da independência do Brasil.

Neste ambiente hostil, os portugueses resolveram abandonar definitivamente o novo país e, a 2 de Julho, largou da Baía um comboio heterogêneo de 48 navios mercantes, escoltados por diversos navios de guerra, transportando mais de cinco mil militares e quase novecentos civis, com destino ao reino¹⁷. Possivelmente por não ter sido declarada oficialmente a paz, as forças de Cochrane vão continuar a fustigar a força portuguesa, logo desde o início da viagem.

Esta actuação agressiva por parte dos navios brasileiros, apenas pode ser explicada como um comportamento para evitar que esta ou outra força portuguesa, voltassem a águas brasileiras, pois, em termos militares, a força portuguesa já não representava uma ameaça. Saturnino Monteiro refere que poderia ser para justificarem os elevados salários que os britânicos receberiam. Na minha opinião, era uma razão muito mais simples, estas acções foram realizadas apenas pelas vantagens monetárias que os ingleses obtinham com a captura de navios. Independentemente da causa ou causas, estas acções levam, logo inicialmente, a que dez navios mercantes retornem à Baía, por razões que desconhecemos. Ataques posteriores, apoiados pelo mau tempo que se fez sentir, muito à semelhança do que as tropas russas fizeram ao exército de Napoleão, permitiram aos brasileiros capturar mais 15 navios mercantes, para além da galera *Grão-Pará*. A partir de determinado momento, é apenas a fragata *Niterói* que acompanha o comboio português até a águas portuguesas, onde vai apresar mais alguns navios mercantes perto da barra do Tejo¹⁸.

Nos anos seguintes e após o abandono das águas sul americanas pelo grosso dos navios portugueses, Cochrane vai capturando ou destruindo os poucos meios que tinham permanecido nessas águas. Simultaneamente, vai forçando a rendição das cidades que ainda se mantinham fiéis a Lisboa, incluindo a cidade de Montevideu, em Novembro de 1823. O estado de guerra entre os dois países só termina a 29 de Agosto de 1825, sem que tivessem ocorrido mais acções navais relevantes, para além de algumas incursões de corsários brasileiros em águas portuguesas¹⁹.

Estava criada a Marinha do Brasil, pela pena e forjada no combate...

Ameaças no Atlântico Sul

Mas esta situação final que vimos nas páginas anteriores, derivou de um percurso cujo início ocorreu quase dois séculos antes. Esse percurso, para além dos importantes e valiosos bens transportados nos porões dos navios que largavam do continente americano, foi também

¹⁷ António Marques Esparteiro, *Três séculos no mar. Fragatas*, Parte III, Vol. III, Lisboa, Ministério da Marinha, imp.1979, p.165.

¹⁸ Saturnino Monteiro, *Portuguese Sea battles (1808-1974)*, vol. VIII, Lisboa, imp. M.R. Artes Gráficas Lda, 2013, pp.83-84.

¹⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, pp.101-103.

sendo modelado por um inúmero conjunto de ameaças que obrigaram Portugal a tomar um conjunto de medidas de protecção no Atlântico Sul e nas suas rotas.

Conforme é comumente sabido, pelas fontes que chegaram até aos dias de hoje, sabemos que o corso e a pirataria eram actividades quase tão antigas como a própria navegação nas águas do Atlântico central e que eram praticadas, em particular por indivíduos da Europa do Norte ou por muçulmanos a Oeste do Estreito de Gibraltar. Naturalmente que o crescimento das navegações ibéricas atlânticas no regresso dos seus territórios ultramarinos, levaram a um subsequente incremento nas acções de rapina desses inimigos. Nessas actividades predatórias também tiveram especial importância a captura de pessoas, no mar ou em terra, acabando por se tornar quase no modo de subsistência das populações africanas ribeirinhas²⁰. Salé, por exemplo, terá sido, nos finais do século XVII e até ao século XIX, a principal cidade do corso do Norte de África, mas, naturalmente, muitas outras cidades ou locais na costa atlântica do Norte de África também serviram de base para estes temíveis assaltantes²¹. Todas estas ameaças levaram a que fosse necessário manter esquadras de protecção da costa, de forma quase permanente, no seguimento do que já existia, de modo sazonal, desde meados do século XVI.

Efectivamente e, até à criação desta nova Marinha no Atlântico Sul em 1822, houve um longo processo cujo início ocorreu ainda antes da denominada coroa dualista, com os ataques realizados em especial por corsários franceses ou do Norte de África. Naturalmente que após 1580, e com um aumento das nações inimigas, aliado ao facto de os navios que vinham do Brasil seguirem “mancos” e carregados “à formiga”, ou seja, navegarem isoladamente e, literalmente, “atulhados” com carga, tornava-os alvos fáceis dos nossos inimigos²².

E, nem a utilização de naus ou urcas, em substituição das habituais caravelas, dos patachos ou pequenos navios, fez com que diminuísse o número de navios capturados. Por exemplo, as fontes inglesas logo para o reinado de Filipe II de Habsburgo, mostram um elevado número de navios capturados pelos ingleses²³. Para tentar minimizar estas ameaças, foram realizadas diversas tentativas para criar um sistema de comboios para o Brasil, logo desde os finais do século XVI, mas operando com algum relaxamento, nunca tiveram resultados práticos²⁴.

A situação manteve-se com poucas alterações nos inícios do século seguinte, tendo ocorrido por volta dos anos 20 do século XVII, novas tentativas, principalmente por parte da Coroa Portuguesa em estabelecer o sistema de comboios, de e para o Brasil, sem sucesso. Por

²⁰ Francisco Contento Domingues e Jorge Semedo de Matos orgs., *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003.

²¹ Jorge Semedo de Matos, *Corso e Poder Naval nas relações entre Portugal e o Norte de África no século XVIII*, Lisboa, Academia de Marinha, 2005.

²² Leonor Freire Costa, *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. I, Lisboa, CNCDP, 2002, pp.176-185.

²³ Kenneth R. Andrews, *Elizabethan privateering*, Cambridge, Cambridge University Press, 1964.

²⁴ A. Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2002, p.136-137.

exemplo, em 1618, face às dificuldades financeiras existentes, o governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugeriu aos comerciantes a criação de um novo imposto, com o objectivo de custear uma força de quatro galeões. Estes navios deveriam servir para proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, na navegação entre Portugal e Brasil e regresso. Simultaneamente, de modo a garantir o tráfego através do Atlântico, são utilizadas diversas estratégias, nomeadamente a utilização de navios menores, cuja missão não era a de combater os corsários, como aconteceria com as naus, mas, antes, a de evitar o combate. Se em 1618 tinham sido os próprios comerciantes a inviabilizar o projecto, dois anos depois são estes mesmos que apresentam uma nova proposta para a escolta dos navios que regressavam do Brasil. Desta vez a proposta previa que fossem armados 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as armadas que saíam de Lisboa e outra do Brasil, respectivamente. Agora foi o próprio Conselho da Fazenda que achou que, por as naus serem de maior parte, normalmente as 250 e as 300 toneladas, estas providenciavam uma autoprotecção suficiente²⁵.

As continuadas investidas neerlandesas no Atlântico Sul, em particular ao Brasil, fazem com que os Conselhos da Fazenda e do Estado, emitam vários pareceres ao monarca, propondo a criação de uma força naval para proteger a navegação com o Brasil²⁶. Esta situação tornou-se mais premente após a captura pelos neerlandeses de toda a frota da prata de Castela, em 1628, na baía de Matanzas, que provocou não só escassez de fundos, mas, também, de navios. Esta situação leva a que, em 1629, seja sugerida a criação de uma força para operar no Atlântico Sul e que seria custeada pela taxa do Consulado²⁷. A nova força naval seria composta por quatro galeões de 600 toneladas, para a Baía de Todos os Santos, e uma outra esquadra para Pernambuco de oito naus de 300 toneladas. Era um sistema, em tudo semelhante ao sistema espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é mesmo pedida a criação de uma casa da Contratação, igualmente baseada no modelo existente em Sevilha²⁸. Ao que se sabe, nunca chegou a ser posta em prática.

Ainda em 1621, e na possibilidade de ocorrer um incremento de ataques por parte de navios neerlandeses, um senhor de engenho da Baía sugeriu novamente a implementação de um sistema de comboios para a navegação entre o Brasil e Portugal. Contudo, o Conselho da Fazenda de Portugal voltou a considerar que tal medida não era necessária²⁹, possivelmente

²⁵ Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp.213 e 214.

²⁶ *Livro 2º do Governo do Brasil*, fl.257v, [s.l.], CNCDP, 2001, pp.169-170.

²⁷ Era uma taxa de 3% era cobrada a todos os produtos que entravam ou saíam do reino.

²⁸ Francisco Javier Díaz González, "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano", *Revista de Historia Naval*, ano XIV, nº 53, Madrid, 1996, pp.82-85.

²⁹ Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p.196.

porque a Armada da Coroa de Portugal tinha voltado a operar de novo de forma independentemente³⁰. Efectivamente, para 1621 já foi previsto aprestar, com brevidade, a Armada de Portugal que teve como missão vigiar a costa e proteger dos piratas os navios que traziam o açúcar do Brasil. Mas, também, de comboiar as naus da Índia e do Brasil³¹. Nos anos 30 do século XVII, as instituições de Filipe IV, III de Portugal terão voltado a tentar, por diversas vezes implementar o sistema de comboios, mas, mais uma vez, os armadores tudo fizeram para que tal intenção fosse concretizada³².

No entanto, mesmo depois de 1640 e mesmo quando Portugal se encontrava em paz com as nações europeias, as ligações marítimas entre Portugal e as suas colónias raramente se encontravam seguras pois, no mar, os corsários do Norte de África teimavam em continuar a importunar a navegação portuguesa³³. Internamente, para tentar garantir essa segurança e, simultaneamente, o monopólio real dos principais produtos, os monarcas portugueses, como já tinha ocorrido anteriormente com a Rota da Índia, criaram companhias comerciais para a Rota do Brasil. Por exemplo, a Companhia Geral de Comércio do Brasil, que se manteve em operação até 1720, mas apenas com o objectivo de garantir navios de escolta as frotas de e para o Brasil³⁴.

Contudo, foi neste momento que foi implementado na ligação regular entre Lisboa e o Brasil, um sistema de comboios, habitualmente designados de “frotas”. Em que, por norma, cada frota era acompanhada, pelo menos, por um “navio de guerra” da Coroa. Inicialmente era um galeão e, posteriormente, essa função passou a ser realizada por naus ou fragata “de guerra”, num sistema muito semelhante ao já utilizado por Espanha nas suas ligações regulares entre Sevilha e as Américas. Apesar de alguns autores afirmarem que com o fim das companhias tinham desaparecido as grandes frotas, passando da ordem da centena de navios, para apenas os 20 ou 25 navios³⁵, uma análise mais detalhada dos dados mostrou uma realidade diferente.

Foi com o início da Guerra da Sucessão Espanhola e pelo facto de Portugal acabar por se envolver neste conflito, que a Coroa emitiu instruções de modo que os navios deviam passar a navegar novamente em comboio. Contudo, após a assinatura do Tratado de Paz entre Portugal e Espanha em 1715, as viagens entre a Metrópole e o Brasil voltaram a ser realizadas de forma

³⁰ BGUC – Reservados, ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, p.136 e AGS GA, Leg.3147, de 27 de Maio de 1621.

³¹ Augusto Salgado, *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2009, p.169.

³² Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p.226.

³³ Max Justo Guedes, “Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII: Navios artilhados, frotas e comboios”, in *História Naval Brasileira*, vol.2, Tomo II, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1979, pp.102-103.

³⁴ C.R. Boxer, *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992, p.222.

³⁵ A. Cruz Júnior, *ibidem*, p.135 e Nuno Valdez dos Santos, *Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Academia de Marinha, 2003, p.248.

separada³⁶. No entanto, em Fevereiro de 1753, foi reforçada a obrigatoriedade dos navios que navegavam de e para o Brasil terem de o fazer nas frotas, ou seja, a decisão de 1715 terá sido revertida em algum momento em data anterior. Esta obrigatoriedade apenas durou até 1765. Contudo, e possivelmente devido à falta de meios navais de protecção, em 1761, os comerciantes do Porto financiaram, por sua iniciativa, a construção de duas fragatas, de 24 e 30 peças, também com o objectivo de comboiar as frotas para o Brasil³⁷. O reacender do conflito com a França em finais do século XVIII, levou a que, em 1797, este regime de navegação em frotas fosse novamente reactivado, face ao elevado número de navios capturados ou afundados por corsários franceses³⁸. Ou seja, durante todo o século XVIII, houve uma utilização intermitente de frotas nas rotas para o Brasil.

Em termos do número de navios que realizam a viagem entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, apesar de não termos dados completos para todos os anos, sabemos, por exemplo, que a Frota do Brasil de 1703 era composta por 86 navios e a de 1706 por 150 navios. A seguir, voltamos a encontrar mais de 100 navios a largar do Brasil no ano de 1749, logo após o final da Guerra da Sucessão Austríaca, com 39 navios de Pernambuco e 66 do Rio de Janeiro, Recife e Belém do Pará. Um número superior à centena só volta novamente a surgir em 1798 quando largam para o Brasil 122 navios mercantes, já em plenas Guerras Napoleónicas. Estes dados são coerentes com os dados obtidos por outros investigadores, que apontam para o período de 1783 a 1807 uma média anual de 129 navios provenientes do Brasil e entre 1809 e 1822, uma média de 120 navios³⁹. Ou seja, mesmo sem as companhias de comércio, o número de navios que cruzavam o Atlântico continuou elevado, embora só parte deles o tenha feito em comboio e sob escolta. Contudo, importa referir que apesar de oficialmente não se encontrar implementado o sistema de Frotas, que decorreu entre 1765 e 1797, em 1792, voltamos a encontrar, pelo menos uma referência a uma Frota que seguiu para o Brasil, com 49 navios mercantes, escoltados por um único navio de guerra⁴⁰.

Porém, importa analisar a ideia transmitida por vários autores, seguindo umas afirmações do próprio Marquês de Pombal, que referem que a marinha mercante nacional não tinha meios suficientes para as necessidades nacionais⁴¹. De acordo com as nossas pesquisas, para os anos que vão entre 1669 até 1823, e apesar de não haver dados para todos os anos, ou seja, é uma estimativa muitíssimo conservadora, sabemos que cruzaram o Atlântico para e do

³⁶ Max Justo Guedes, *op. cit.*, p.103.

³⁷ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, p.47.

³⁸ *Id.*, *Ibidem*, pp.137-138.

³⁹ António Lopes, *et al.*, "As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime", *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, Lisboa, CHAM, 2005, p.18.

⁴⁰ Quirino da Fonseca, *Os portugueses no mar*, vol. I, imp. Lisboa, imp. Tipografia do Comércio, imp.1926, p.562.

⁴¹ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, p.133.

Brasil para a Metrópole quase 4.000 navios, escoltados por cerca de 250 navios da Coroa⁴². Ou seja, anualmente e, mesmo com muitos anos em falta, cruzam em média o Atlântico, pelo menos, 26 navios portugueses, escoltados por 1,6 navios de guerra. Se a estes números ainda juntarmos os meios que seguiam para o Estado da Índia ou operavam nessas águas, incluindo da Coroa e dos particulares, estamos perante um número que nos parece muito interessante. Agora será que era o suficiente para superar as necessidades do país? Muito provavelmente não, inclusivamente no que se refere a navios da Marinha, mas foi, garantidamente um esforço marítimo e naval muito grande realizado por Portugal realizado neste período.

E, relativamente aos meios navais que efectuavam a escolta das frotas de, e para o Brasil, não conseguimos identificar nenhum tipo de relação entre o número de navios escoltados e de escoltadores. Assim realçam-se os seguintes anos: O ano de 1706, quando chegou à Metrópole o maior comboio vindo do Brasil, com 150 navios, com origem nos diversos portos e escoltados por apenas seis navios de guerra. Curiosamente no ano anterior a escolta de um desconhecido número de navios mercantes foi de 12 navios, dois ingleses, quatro da coroa e seis da Junta de Comércio. Em rumo inverso, o maior comboio largou de Lisboa em 1798, com 122 navios mercantes, foi escoltado por apenas cinco navios de guerra. No ano anterior, uma frota com apenas 46 navios, levou uma escolta de 13 navios de guerra, uma das maiores registada neste período. E, no regresso, os 13 navios de guerra comboiaram 60 navios, incluindo três naus da Índia. Já no ano seguinte, um comboio de 46 navios mercantes que largou de Lisboa, foi escoltado por seis naus, quatro fragatas e 13 bergantins⁴³. Julgamos que o número de navios de escolta, dependeria, embora não exclusivamente, da disponibilidade dos mesmos.

Protecção

Vistos os meios que percorriam as rotas entre Portugal e o Brasil, importa agora olhar para os eventos que levaram Portugal a garantir a segurança dessas rotas e das águas brasileiras.

Assim, e entre os finais do século XVII e inícios do XIX, uma das missões da Marinha que obrigavam a uma utilização intensa dos escassos meios navais existentes, era a de “correr a costa”.

No entanto, estes navios também realizavam outras “sub-missões”, nomeadamente, a escolta de navios comerciais entre os diversos portos da Metrópole, ou com os territórios mais próximos, como era o caso dos arquipélagos atlânticos, ou até à fortaleza de Mazagão, até ao momento em que esta foi abandonada. Contudo e, ao contrário do que ocorria até meados do século XVII, face ao amplo período em que chegavam as frotas provenientes do Brasil, estes

⁴² Compilação dos dados apresentados por José Eduardo P. de Godoy, *Naus no Brasil Colônia*, Brasília, Senado Federal, 2007 e Quirino da Fonseca, *op. cit.*

⁴³ José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol.I, p.52.

meios de escolta tiveram que permanecer no mar mesmo nos meses do Inverno⁴⁴, o que por vezes, para as capacidades e as características dos navios da época, seria muito complicado.

Já para o período final do século XVIII e o início do século XIX, a complexa situação de Portugal face aos conflitos que grassavam na Europa, levou a um incremento dos ataques contra navios portugueses. A destacar, no período referido, e para além dos corsários do Norte de África, o aumento de situações envolvendo agora também navios corsários franceses e espanhóis. De acordo com os dados que infelizmente não abrangem todo o período, entre 1795 e 1806, por exemplo, terão ocorrido, pelo menos, ao largo das costas da Metrópole ou dos territórios ultramarinos, cerca de cinquenta deste tipo de acções, mas não apenas contra navios portugueses. Dessas, apenas quinze terão envolvido directamente navios da Armada portuguesa - doze contra corsários franceses e três contra corsários de Argel⁴⁵. Nos anos seguintes e, até 1823, o número de incidentes com navios corsários foi ligeiramente inferior, mas há a destacar, o surgimento de navios corsários americanos, normalmente em situações contra navios britânicos⁴⁶.

Toda esta situação de insegurança no mar português, mesmo tendo em conta que a Armada portuguesa se encontrava num novo máximo em termos do número de meios disponíveis, mostra bem que, mesmo assim, os meios que a Armada portuguesa dispunha não eram os suficientes para responder a todas as solicitações. Possivelmente por esta razão, nestes últimos anos do século XVIII, a Coroa armou e deu cartas de corso a mercadores para que, pelo menos, estes preparassem doze navios civis nesta actividade⁴⁷. No entanto, importa referir que estes navios, muitos deles de armadores da cidade do Porto, para além das acções de corso, podiam manter o comércio como principal ocupação, em especial na rota com os portos do Brasil⁴⁸.

O recrudescimento da Marinha

Por norma, os pouco mais de 100 anos que vão entre 1640 e os meados do século XVIII são vistos como um período de decadência da Marinha portuguesa. E, tradicionalmente, após o episódio da Batalha de Matapão, os investigadores só voltam a concentrar a sua investigação nos cinquenta anos que se seguiram ao terramoto de 1755, altura em que se inicia a recuperação da Armada portuguesa.

⁴⁴ César Augusto Ornellas Ramos, *Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)*, Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, como requisito parcial para a obtenção do grau de doutor, Rio de Janeiro, 2019, p.77.

⁴⁵ José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol.I, pp.86-87.

⁴⁶ José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol.II, pp.78-79.

⁴⁷ José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol.I, pp.76-77.

⁴⁸ Sérgio Ferreira, “O corso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense”, *Revista História da Faculdade de Letras*, Porto, III série, vol.6, 2005, pp.237-268.

No entanto, conforme já referimos, e apesar da escassez dos meios materiais e humanos, a verdade é que a Marinha nesses 100 anos vai cumprindo, quase sempre, as missões que lhe são atribuídas ou solicitadas. Pombal, percebendo a importância de o país possuir uma Marinha própria e capaz, toma um conjunto importante de medidas que acabam por inverter esta fase negativa da Marinha. São exemplo disso a actividade de vários construtores navais portugueses que começaram, nesta altura, a exercer a sua profissão nos vários estaleiros reais, na metrópole e nas colónias⁴⁹. Mas, também, a construir navios adaptados às necessidades nacionais⁵⁰.

Importa também realçar duas outras medidas tomadas anteriormente por Pombal, relativas aos territórios ultramarinos que, embora não afectando directamente a estrutura da Marinha, tiveram nela grande impacto. A primeira e, talvez a que mais impacto irá ter no futuro, foi a separação, inclusivamente em termos militares, da zona de Moçambique da responsabilidade do Vice-rei da Índia e, simultaneamente, o afastamento de Angola do Brasil, ficando estes territórios sob responsabilidade de Capitães-Generais próprios⁵¹. A segunda, possivelmente com o objectivo de apoiar os governadores locais, foi a criação de Intendências de Marinha locais, com funções que abrangiam a área militar e mercante, para além dos arsenais⁵².

Adicionalmente, importa também referir a profunda reorganização da Marinha efectuada por iniciativa de Martinho e Melo e Castro (1770-1795) e continuada por D. Rodrigo da Sousa Coutinho (1796-1803) que consolidou esse crescimento da Marinha na época. Por exemplo, na remodelação de 1796 foi criado o Conselho do Almirantado, presidido pelo já então Ministro da Marinha, que passou a assumir a chefia da parte logístico-administrativa da Marinha (Arsenal e Armazéns) e da Armada⁵³. E, paralelamente, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, procedeu também à modernização de diversas infraestruturas da Marinha de que destacaremos a criação do Arsenal da Marinha, em substituição dos estaleiros da Ribeira das Naus, incluindo a modernização do seu dique; a criação ou modernização dos Arsenais de Goa, Baía e Rio de Janeiro, entre outros. Estas alterações, que podem ser consideradas o “canto do cisne” da Marinha de Guerra Portuguesa, mas dotou-a com uma capacidade interessante para intervir no jogo da política internacional⁵⁴.

Contudo, importa mencionar que estas remodelações abrangem outras áreas, como a formação do oficialato. Efectivamente e, à semelhança do que ocorria em muitas outras Marinhas europeias, até meados do século XVIII não havia formação específicas dos homens que desempenhavam funções de chefia a bordo dos navios da Armada. A maioria dos oficiais provinha da

⁴⁹ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, p.48.

⁵⁰ Augusto Salgado coord., *Viagens e Operações Navais. 1668 – 1823*, Lisboa, Academia de Marinha, 2022.

⁵¹ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, pp.37-38.

⁵² *Id.*, *ibidem*, p.54.

⁵³ *Id. ibidem*, p.52-53.

⁵⁴ Miguel Dantas da Cruz, *A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807)*, Lisboa, Tribuna da História, 2011, pp.22-23.

nobreza e, muitos deles, inclusivamente, pertenciam ao Exército⁵⁵. A necessidade de a Armada possuir oficiais com formação específica na área levou à criação da Companhia de Guardas-Marinhas e da respectiva Academia Real, ainda no reinado de D. Maria I.

Adicionalmente e, para colmatar as novas necessidades em termos de pessoal e aproveitando os laços que uniam as duas Coroas, diversos oficiais britânicos optaram por prestar serviço na Armada lusitana, pois tinham melhores oportunidades para serem promovidos⁵⁶. Esta necessidade extra de oficiais para a Armada prende-se, não só com o aumento de meios navais que ocorre neste último quartel do século XVIII, assim como, da passagem à situação de reforma compulsiva de mais de três dezenas de oficiais gerais e superiores da Armada, na época⁵⁷.

Todas as medidas referidas ajudaram ao renascer da Marinha possuindo Portugal, entre 1790 e 1800, cerca de 10 naus e 15 fragatas, com navios a serem contruídos em Lisboa, mas também na Índia e no Brasil, utilizando as madeiras exóticas de excelente qualidade dessas zonas⁵⁸. Estes navios e estas estruturas logísticas que surgem no final do século XVIII são, portanto, o produto final de uma longa e difícil rota navegada pela Marinha portuguesa desde meados do século XVII.

Os franceses em Lisboa

No meu entender, um dos factores iniciais mais marcantes que vão culminar no processo de independência do Brasil, é o facto de Junot, quando entra em Lisboa aos primeiros alvares do dia 30 de Novembro, não conseguir cumprir nenhum dos seus principais objectivos: aprisionar a família real portuguesa ou capturar a esquadra lusitana. Importa referir que é uma Lisboa, onde Junot iça a 13 de Dezembro de 1807, no Castelo de S. Jorge, a bandeira tricolor, que se encontrava dividida, assim como o resto do país, entre os apoiantes dos ideais da Revolução Francesa e os absolutistas. E, onde teoricamente, se mantinha o “Antigo Regime”.

No entanto, segundo António Telo, com a ida da corte para o Brasil, o “Antigo regime” perdia o controlo da rota Oceânica do Brasil, que era mantida pela Armada portuguesa, que até tinha alguma importância em termos europeus. Agora no outro lado do Atlântico, sem importância estratégica e sem meios de financiamento, a Armada acabou também por definhar, e tornou-se na ruína do Império e do regime.

Ainda seguindo este autor, e em termos globais, a retirada da corte para o Brasil, assim como a queda da monarquia espanhola, são mais dois momentos que levaram à criação de um

⁵⁵ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, p.56.

⁵⁶ Keneth Leight, “Britain and the Portuguese Navy”, *The British Historical Society of Portugal*, Lisbon, 1996, pp.34-35.

⁵⁷ Jorge Moreira Silva, “A esquadra do Mediterrâneo (1798-1800)”, *Boletim da Comissão Portuguesa de História Militar*, nº 6, 2020, pp.118-119.

⁵⁸ A. Cruz Júnior, *op. cit.*, pp.77-82.

novo sistema mundial de hegemonia inglesa. Efectivamente, os 23 anos de guerras contra a França Republicana e a Imperial, acabaram por levar ao fim dos impérios americanos dos dois países ibéricos, assim como também ao fim de vários outros impérios, como foi o caso do holandês, dinamarquês e francês. E, é deste modo, que a Inglaterra consegue suportar financeiramente e, inclusivamente, custear na quase totalidade, a guerra que se desenrola na Europa continental⁵⁹.

Para a Marinha deste pequeno reino português, até aos anos iniciais do século XIX, a nossa capacidade naval e a posição geográfica do território português foram fundamentais para o nosso posicionamento na Europa e, em especial no Atlântico. Contudo, ao longo do século XVIII esse papel foi sendo assumido pela *Royal Navy*. Já o contrário ocorre com o Exército, onde os ingleses investiram fortemente numa nova força militar, fundamental para o combate que realizaram contra os franceses. Exército que não só vai crescer em número, como também terá uma nova estrutura de comando, que naturalmente está imbuída dos ideais liberais de Inglaterra. Ou seja, o Exército vai ser o pilar da nova realidade que irá sair da futura guerra civil⁶⁰. Estão, a meu ver, “moldadas” as Forças Armadas portuguesas para o futuro.

Mas, no âmbito da importância histórica que as invasões francesas têm na História de Portugal, importa olhar para algumas questões que consideramos chaves, pois elas vão ser cruciais para o futuro da Marinha portuguesa.

A primeira é a estratégia de intervenção inglesa utilizada neste conflito contra a França, que vai tornar Portugal e a Península Ibérica, o principal Teatro de Operações de Inglaterra. Efectivamente, no início do século XIX, e à semelhança do que ocorreu na 2ª Guerra Mundial no Norte de África, a Grã-Bretanha não possuía um exército numeroso. Por esta razão, escolheu colocar um pequeno número de homens num Teatro de Operações periférico e secundário, mas com o qual tinha boas comunicações por mar, enquanto o inimigo tinha péssimas comunicações por terra⁶¹. Neste cenário, a Inglaterra vai desgastar, durante vários anos, o imenso poder das forças napoleónicas e, simultaneamente, incentivar a resistência europeia à hegemonia continental francesa. Adicionalmente, a derrota da esquadra franco-espanhola em Trafalgar, em 1805, vai permitir que a Inglaterra utilize livremente os portos ibéricos, em especial Lisboa e Cádiz, para reabastecer as suas forças e dos seus aliados – portugueses e espanhóis. Esses abastecimentos, enviados para os pontos mais afastados da Europa, serviram para armar as forças regulares, como também as forças irregulares, que dificultaram, ainda mais, os movimentos por terra dos franceses.

Esta imensa cadeia logística “invisível”, é mais uma das áreas que tem sido esquecida pelos investigadores, nacionais e estrangeiros. Trata-se de uma cadeia logística que tem início

⁵⁹ António Telo, “A transferência da capital e da Corte para o Brasil (1807-1808)”, in Kenneth Light *et al*, *A transferência da capital e da corte para o Brasil, 1807-1808*, Lisboa, Tribuna da História, 2007, pp.311-313.

⁶⁰ António José Telo, “A Península nas guerras globais de 1792-1815”, in *Actas do congresso Guerra Peninsular. Novas interpretações*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, pp.300-303.

⁶¹ António José Telo, *op. cit.*, 2005, pp.310-311.

no século XVIII, onde Lisboa é um ponto de apoio naval britânico neste período, mas que tem o seu expoente máximo durante as denominadas Invasões Francesas. E, neste período, para além das necessidades navais, tornou-se necessário manter um constante fluxo logístico de material de todo o tipo para o imenso exército anglo-português e para as forças espanholas que combatem os invasores. Por exemplo, entre o Verão de 1808 e a Primavera de 1814, uma única lista do Almirantado britânico mostra o envio de 404 comboios com destino a vários portos ibéricos. No total foram realizadas 13.427 viagens de navio, em comboios cujo número de navios variou entre os quatro e os 100 navios. Para garantir a segurança desta rota logística, eram utilizados cerca de um terço dos navios ligeiros britânicos. E, estes números não contemplam navios vindos de outros locais e que descarregavam em portos ibéricos⁶². Esperamos que a descoberta nos anos de 2021 e 2022 de dois possíveis destroços de navios desta época com cargas militares⁶³ – peças de artilharia e projecteis – possam levar à criação de uma nova linha de investigação relacionada com esta temática “esquecida”.

A segunda questão prende-se com a ida para o Brasil da Corte, esta decisão tem gerado grande controvérsia, pois se para uns foi uma “retirada”, segundo outros tratou-se de uma “fuga”. A verdade é que foi uma acção nunca antes realizada, ou mesmo depois, pois não foi apenas a família real que seguiu, mas toda uma corte e os principais órgãos centrais de um reino europeu que se mudaram para uma colónia. Esta mudança física, permitiu ao país continuar a “funcionar” independentemente, algo que não ocorreu em qualquer das outras nações europeias, incluindo a vizinha Espanha. Noutras épocas, como por exemplo, durante a 2ª Guerra Mundial, são vários os monarcas e, por vezes alguns membros do governo europeus, que saem dos seus países para não caírem nas mãos de uma Alemanha Nazi, mas nunca ocorre uma transferência completa da corte e de todas as suas instituições.

António Telo realça em termos comparativos, que apesar do alvo principal fosse Portugal, a entrada das forças francesas no território espanhol, levou à captura da família real desse reino, e ao caos e à ruína do país, com o desaparecimento do poder central. Este vazio, criou o caos em grande parte do território peninsular. Ou seja, Espanha ficou numa posição ainda pior que Portugal. Contudo, estas mudanças tiveram consequências para Portugal e, naturalmente, para o Brasil, em especial porque prepararam, nos mais diversos aspectos, esta colónia para a sua independência a curto prazo. A primeira consequência foi em termos financeiros, com o fim da obrigatoriedade da passagem dos bens por Portugal continental, permitindo, deste modo, a ligação directa entre o Brasil e a Inglaterra. Esta medida vai dar início à “crise financeira” crónica que o país vive desde essa altura, apenas interrompida durante uns breves anos durante a 2ª Guerra Mundial. Por outro lado, e como já referimos, vai ocorrer o declínio

⁶² Christopher D. Hall, *Wellington's Navy*, London, Chatam Publishing, 2004, pp.111-113.

⁶³ “Portuguese lift Wellington's bronze cannon from sea bed”, *The Times*, 19th December 2022 e “Navio descoberto na foz do Tejo transportaria armas para as tropas que lutavam contra Napoleão”, *O Público*, 22 de Outubro de 2022.

definitivo da Marinha portuguesa, pois a Inglaterra não precisava da nossa Marinha, mas vão aumentar a importância, em termos de quantitativos, o Exército português, pois apenas este é necessário para a sua estratégia contra Napoleão⁶⁴.

Em jeito de conclusão

Conforme vimos, a criação da Marinha do Brasil em 1822 é consequência de um processo cujo início ocorre quase desde o achamento deste território, face às quase constantes ameaças que ocorrem na rota que liga o Atlântico Sul e a Península Ibérica. Principalmente a partir do início do século XVII, em que a presença de inimigos nas costas do Brasil, tornam ainda mais premente a presença de meios navais da Coroa Portuguesa nesses mares, embora ainda apenas de forma temporária.

Contudo, o crescimento da importância comercial do Brasil nos séculos seguintes para a Europa e mesmo em termos internos, face à extensão e às características do próprio território, inclusivamente a imensa rota interior do Amazonas, tornam as vias marítimas numa artéria vital para esta colónia.

Não é, portanto, surpreendente que, D. Pedro I, imperador do Brasil, profundamente conhecedor desta realidade, de imediato após a declaração de independência deste território, tenha como prioridade a criação de uma Marinha de Guerra que garanta a sobrevivência deste seu novo país.

⁶⁴ António Telo, *op. cit.*, 2007, pp.306, 308-313.

Referências

- ANDREWS, Kenneth R. - *Elizabethan privateering*. Cambridge: Cambridge University Press, 1964.
- BGUC – Reservados, ms. 3074 – Coriosidades de Gonçallo de Sousa, p. 136 e AGS GA, Leg. 3147, de 27 de Maio de 1621.
- BOXER, C.R. - *O Império Marítimo Português 1415-1825*. Lisboa: Edições 70, 1992, p. 222.
- COSTA, João Paulo Oliveira e et al. - *História da expansão e do Império Português*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 220.
- COSTA, Leonor Freire - *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. I. Lisboa: CNCDP, 2002, pp. 176- 226.
- CRUZ JÚNIOR, A. - *O Mundo Marítimo Português na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: Edições Culturais de Marinha, 2002, pp. 136-137.
- CRUZ, Miguel Dantas da - *A neutralidade portuguesa na Europa da Revolução (1792-1807)*. Lisboa: Tribuna da História, 2011, pp. 22-23.
- DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de (orgs.) - *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2003.
- ESPARTEIRO, António Marques - Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823). sep. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Outubro-Dezembro de 1961, p. 363.
- ESPARTEIRO, António Marques - *Três séculos no mar. Fragatas*, Parte III, Vol. III. Lisboa: Ministério da Marinha, imp. 1979, p. 165.
- FERREIRA, Sérgio - O curso na segunda metade do século XVIII: reflexos de um cartório notarial portuense. *Revista História da Faculdade de Letras*, Porto, III série, vol. 6, 2005, pp. 237-268.
- FONSECA, Quirino da - *Os portugueses no mar*, vol. I. Lisboa: Tipografia do Comércio, 1926, p. 562.
- GONZÁLEZ, Francisco Javier Díaz - Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano. *Revista de Historia Naval*, ano XIV, nº 53. Madrid, 1996, pp. 82-85.
- GUEDES, Max Justo - Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII: Navios artilhados, frotas e comboios. In: *História Naval Brasileira*, vol. 2, Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp. 102-103.
- GUINOTE, Paulo - Guerra, Diplomacia e Comércio. Os efeitos da Independência do Brasil no Trato Luso-Brasileiro. In: *Actas do X Colóquio de História Militar*. Lisboa: CPHM, 2000, pp. 321-376.
- HALL, Christopher D. - *Wellington's Navy*. London: Chatam Publishing, 2004, pp. 111-113.
- LEIGHT, Kenneth - Britain and the Portuguese Navy. *The British Historical Society of Portugal*, Lisbon, 1996, pp. 34-35.
- LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Albuquerque de Castilhos - A conquista de Caiena. In: *História Naval Brasileira*, vol. 2, Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp. 384-411.
- Livro 2º do Governo do Brasil, fl. 257v, [s.l.]: CNCDP, 2001, pp. 169-170.

LOPES, António et al. - As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: CHAM, 2005, p. 18.

MARQUES, António Gameiro - *Cibersegurança no sector marítimo*. Conferência, Sessão, 1 de outubro de 2019. Academia de Marinha, 2019. Em linha: <https://www.youtube.com/watch?v=8wjmEj0Uq21>.

MATOS, Jorge Semedo de - *Corso e Poder Naval nas relações entre Portugal e o Norte de África no século XVIII*. Lisboa: Academia de Marinha, 2005.

MONTEIRO, Saturnino - *Portuguese Sea battles (1808-1974)*, vol. VIII. Lisboa: imp. M.R. Artes Gráficas Lda, 2013, pp. 83-84.

MUNSING, E.; LAMB, C.J. - *Joint Interagency Task Force South: The Best Known, Least Understood Interagency Success*. INSS Strategic Perspectives, Nr 5, June 2011. Center for Strategic Research. Institute for National Strategic Studies, National Defense University.

PEREIRA, José Rodrigues - *Campanhas Navais. 1793-1807*, vol. I. Lisboa: Tribuna da História, 2005, pp. 58-63.

RAMOS, César Augusto Ornellas - *Arribadas: contrabando, cultura marítima e cotidiano da navegação na capitania do Rio de Janeiro (1618-1762)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, como requisito parcial para a obtenção do grau de doutor, Rio de Janeiro, 2019, p. 77.

SALGADO, Augusto - *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filípino (1580-1640)*. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2009, p. 169.

SALGADO, Augusto (coord.) - *Viagens e Operações Navais. 1668 – 1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2022.

SANTOS, Nuno Valdez dos - *Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa*, vol. II. Lisboa: Academia de Marinha, 2003, p. 248.

SILVA, Jorge Moreira - A esquadra do Mediterrâneo (1798-1800). *Boletim da Comissão Portuguesa de História Militar*, nº 6, 2020, pp. 118-119.

SOUZA, José António Soares de - Ocupação da Banda Oriental. In: *História Naval Brasileira*, vol. 2, Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1979, pp. 464-466 e 472.

TELO, António - A transferência da capital e da Corte para o Brasil (1807-1808). In: LIGHT, Kenneth et al. *A transferência da capital e da corte para o Brasil, 1807-1808*. Lisboa: Tribuna da História, 2007, pp. 311-313.

TELO, António José - A Península nas guerras globais de 1792-1815. In: *Actas do congresso Guerra Peninsular. Novas interpretações*. Lisboa: Tribuna da História, 2005, pp. 300-303.

TRANSFERÊNCIAS DE SABER MILITAR E SUAS ADAPTAÇÕES: AS GUERRAS DE ITÁLIA NA EXPANSÃO PORTUGUESA

Comunicação apresentada pelo Académico
Gonçalo Couceiro Feio¹, em 25 de outubro

Se excluirmos a Guerra dos Balcãs (1991-1999) e a actual guerra na Ucrânia, os últimos quase 80 anos trouxeram à Europa um inédito período de paz que não encontra paralelo na História desde o fim formal do Império Romano do Ocidente no recuado ano de 476 da nossa era. O primado da política, da diplomacia e, sobretudo, da guerra, é o principal responsável pela construção dos Estados europeus, num doloroso e milenar processo em que o contínuo conflito e tentativa de imposição de vontades e do direito, marcaram as sociedades europeias e até de grande parte do mundo. Tantos foram os conflitos que por facilidade metodológica os historiadores e os estudiosos, atribuíram nomes ou referências às guerras. Não é fácil ao historiador conseguir atribuir importância a uma guerra sobre outra. As guerras têm importâncias diferentes entre si até porque não é apenas na guerra que se extinguem todas as possibilidades que condicionam a vida dos povos e, infelizmente, não deixará de haver guerras e conflitos no futuro. É também na paz, no desenvolvimento - com ou sem crescimento -, no comércio, nas ciências e nas artes que as sociedades encontram novas possibilidades e caminhos. Não obstante, a guerra marca a vida das nações e dos povos de forma indelével. Tal a importância da guerra que o seu estudo é uma constante, na vertente polemológica, no seu carácter como objecto de estudo da ciência militar e também como arte e engenho. Há uma dimensão do estudo da guerra que, sendo antiga, remontando a Tácito no século primeiro da nossa era, é menos apreciada - diríamos menos estudada - nalgumas escolas militares e de reflexão estratégica (como hoje são conhecidas): trata-se da dimensão cultural da guerra. Não me refiro apenas aos rituais, à simbólica, às tradições e os costumes de que todas as forças militares organizadas estão repletos - muitas vezes por tradição e hábito sem conhecerem a sua origem - mas da forma como uma força militar é também um agente cultural de transformação de práticas e mentalidades.² A forma de combater de uma força, a sua postura perante a operação, perante a morte, a derrota e a vitória, dizem muito dos seus protagonistas e traduzem um enquadramento cultural e de mentalidade que sobremaneira condiciona a sua atitude no campo de batalha. É perfeitamente possível e, aliás, mais comum do que à primeira vista se observa, uma dada força militar aprender mais da guerra com o seu inimigo do que com toda a doutrina e ensinamentos que leva para o combate.

¹ Centro de História da Universidade de Lisboa e Comissão Portuguesa de História Militar

² Os interessantes estudos de Martin Van Creveld sobre o assunto encontram-se sumariados em *The Culture of War*, Nova Iorque, Presidio Press, 2008.

E como se transmite a cultura, como se transmite este saber? Há muito que a Antropologia e a Psicologia estudam e definem os mecanismos de aculturação que transformam sociedades nos seus hábitos, nas suas percepções do outro e da geografia através do contacto com outras culturas. A língua e alguns costumes, regra geral, são o depósito onde ficam estiolados os traços desses contactos com outras culturas. E a guerra, pela sua gravidade, pela vivência num limiar muitas vezes sem controlo, é um dos palcos que favorecem este encontro, este choque ou harmonização de culturas.³

Ora, para o período e tema que aqui nos traz, as Guerras de Itália (1494-1559) serão o cadinho onde se misturarão culturas, práticas militares, línguas e religiões que farão da península itálica o epicentro do que ficou conhecido como a Revolução Militar, designação académica que lançou um intenso debate na comunidade científica de base anglo-saxónica, sensivelmente de 1955 ao ano 2000. E do que se trata? Da ideia de Michael Roberts, que em 1955 afirmou que o período entre 1560 e 1660 teria sido o que maior contributo deu para que se operasse uma verdadeira revolução técnica e doutrinal na arte e ciência militares, assentando na novidade de quatro vectores resultantes do uso comum das armas de fogo: tático, estratégico, aumento em número dos combatentes, e impacto desse aumento na economia e sociedade dos estados. Porém, Geoffrey Parker rebate o princípio apresentado por Roberts, alegando que estes vectores remontam à Guerra dos Cem Anos (1337-1453), justificando tal antiguidade pelo uso da artilharia por Carlos VII na recuperação das cidades tomadas pelos ingleses em França, pelo uso da artilharia espanhola na conquista de Granada, e pelo seu crescente emprego nas Guerras de Itália (1494-1559). Ou seja, mais do que atribuir ao novel poder de fogo da infantaria (resultante do crescente uso de armas de fogo ligeiras, as espingardas) o mérito de impulsionar uma revolução militar, tal função terá sido cumprida pela artilharia desde meados do século XV. Pela artilharia e, sobretudo, pela reacção que o seu uso provocou, ou seja, o surgimento de novas técnicas de fortificação, essas sim, porque ao proporcionarem maior resistência à artilharia sitiante, levaram a uma alteração substancial na forma de conduzir a guerra, ao tempo necessário para conquistar objectivos, ao aumento exponencial dos meios humanos e técnicos envolvidos e, não menos importante, ao enorme peso da guerra nas finanças dos estados e nas sociedades. O debate, nos seus principais fundamentos, terminou numa primeira fase em 1995 com a publicação da importante obra de Clifford Rogers e, em 1997 e 1999, podemos dizê-lo, encerrou quase definitivamente com a publicação das seminais obras de Bert Hall e Jeremy Black, quando recordaram a ascensão da infantaria e o seu regresso em força aos campos de batalha europeus.⁴ Terminou o debate mas não os seus ensinamentos, pois muito do que trouxe à tona pode ajudar

³ RICHESON, Peter J. E BOYD, Robert - *Not by genes alone - how culture transformed human evolution*, Chicago, The University of Chicago Press, 2005, pp. 4-9.

⁴ Respectivamente, HALL, Bert S. - *Weapons & Warfare in Renaissance Europe*, Baltimore & London, The Johns Hopkins University Press, 1997; e *European Warfare, 1453-1815* (ed. de Jeremy Black), Londres, Macmillan Press, 1999.

a compreender outros tantos pormenores da história militar regional e local. Pensamos, também, no caso português, na recepção das novas tecnologias, na forma como a estrutura militar as utilizou, na forma como os portugueses exportaram um determinado tipo de guerra e como o adaptaram à realidade encontrada noutras partes do mundo, sobretudo na Ásia.

Independentemente dos argumentos que dão fundamento ao importante, e interessante, debate, as Guerras de Itália ocorrem, elas próprias, num ambiente político e militar que há sensivelmente 200 anos marcavam a vida das cidades-estado e potências italianas. Rivalidades comerciais, a permanente busca de equilíbrio entre as diversas potências que coabitavam na península itálica, as diferenças étnicas e linguísticas, concorreram para um permanente estado de guerra que, pela sua complexidade, cedo necessitou da intervenção de um escalão militar organizado, profissional e em regime de exclusividade. Os estados contratavam mercenários, geralmente organizados em companhias em torno de um capitão, estabeleciam contratos, as *condottia*, sendo assim os comandantes destas unidades conhecidos como os *condottieri*. O Estado, assim, desarmava os cidadãos e contratava unidades militares mercenárias que, cumprindo o contrato, constituíam o escalão mais elevado da violência organizada. O óbvio problema, é que nem sempre estas companhias cumpriam a sua parte do estipulado e, muito frequentemente, terminando o contrato, punham-se ao serviço das potências que anteriormente tinham combatido. Esta verdadeira promiscuidade política e militar deu azo aos mais agudos problemas políticos, diplomáticos e de segurança que se estenderam por dois séculos. Não sem crítica e reflexão. Maquiavel, no *Príncipe*, escreveu: «Ora, as principais bases dos Estados, quer antigos, quer modernos, quer mistos, são as boas leis e as boas tropas; mas como não pode haver boas leis sem bom exército, e como estes dois elementos do poderio político nunca andam um sem o outro, bastará que fale de um deles. As tropas que servem para a defesa de um Estado são nacionais ou estrangeiras, ou ainda mistas. As da segunda classe servem em qualidade de auxiliares ou como mercenárias, são inúteis e perigosas, e o príncipe que confiar em tais soldados nunca estará em segurança, porque estas tropas são desunidas, ambiciosas e indisciplinadas, infieis, valorosas com os amigos e cobardes com os inimigos, não crêem em Deus nem têm fé nos homens; de modo que um príncipe que confiar nestas tropas só adia a sua queda, demorando o tempo de as pôr à prova. Poderemos resumir a atitude de tais tropas nestas simples palavras: pilham o país em tempo de paz, como o inimigo em tempo de guerra. [...] Quando em tempo de paz, gostam de bem servir, mas mal a guerra é declarada, é impossível mantê-los sob as mesmas bandeiras.»⁵

Mesmo assim, o sistema funcionava. E depois da paz de Brétigny, em 1360, que pôs fim à primeira fase da Guerra dos Cem Anos, a Itália foi inundada por mercenários vindos de várias partes da Europa, sobretudo de Inglaterra e de França. Não se pode afirmar, parece-me, que esta entrada de mercenários ao serviço dos estados italianos tenha contribuído para uma

⁵ MAQUIAVEL, Nicolau - *O Príncipe*, Lisboa, Biblioteca Cosmos, 1945, pp. 71-2.

alteração da prática militar na península itálica. A cultura militar europeia era ainda muito semelhante entre si no que à prática concernia. Será preciso esperar mais um pouco, será necessário esperar pela criação (ou recriação) da nova infantaria suíça e alemã (dos Landsknecht) e pela vulgarização das armas de fogo, ligeiras e pesadas, em meados do século XV, para se assistir a uma verdadeira mescla de culturas militares protagonizarem operações em solo europeu - nas Guerras de Itália - e na Hungria, pela mão dos otomanos, e mais tarde no Índico, aqui pela mão dos portugueses.

Em Itália alguns destes *condotieri* eram figuras de elevado relevo na sociedade. Homens como John Hawkwood, Erasmo da Narni (o Gattamelata) ou Bartolomeo Colleoni ascenderam a um verdadeiro estrelato social, pela sua importância militar e política, pelo génio estratégico de que eram dotados. As suas figuras ficaram imortalizadas pelos mais famosos artistas a quem se encomendavam obras laudatórias dos comandantes militares que marcaram o período áureo dos tumultuosos conflitos mesmo à porta da Renascença, do *Quattrocento* italiano.

Todo este panorama, porém, iria mudar. A invasão da Itália por Carlos VIII de França, em 1494, numa tentativa de reclamar os direitos da casa de Anjou sobre o trono de Nápoles, dará início às Guerras de Itália que até 1559, como já dissemos, envolverão a Europa directa ou indirectamente no conflito. E qual a grande diferença quando comparado com o cenário anterior? A vulgarização das armas de fogo ligeiras e pesadas. A artilharia que as forças francesas traziam a reboque de cavalos resolviam alguns cercos às velhas cidades italianas em questão de horas, tal o poder das novas armas, tal a incapacidade da resistência da arquitectura militar.

A nova tipologia de guerra que as armas de fogo impuseram fez vacilar ainda mais uma velha ordem europeia que assentava na cavalaria e os seus ideais. A nova infantaria assumia-se, à semelhança das velhas legiões romanas, a verdadeira força que determinava a sorte das batalhas. Unidades de piques muito bem instruídas, formações em quadrado ou rectângulo, arcabuzeiros e cavalaria menos numerosa e, sobretudo, artilharia, davam uma nova face à guerra. E foi em Itália, mais uma vez, que tudo se pôs à prova. As potencialidades das armas de fogo foram muito rapidamente exploradas e aplicadas no terreno. Serão os espanhóis, pela mão de Gonçalo de Córdova, quem irá protagonizar uma verdadeira revolução na arte militar. Forjado na guerra de Granada, Gonçalo de Córdova apurará os seus conhecimentos nas campanhas de Itália onde cria um modelo que imediatamente será copiado pelas principais potências beligerantes: a subdivisão das grandes unidades. O *Grande Capitão*, como era conhecido, utilizava quadrados mais pequenos de infantes (200 a 400 homens) munidos de piques de 16 pés, maiores que as lanças romanas mas mais pequenos que as Sarissas macedónias, com quadrados de arcabuzeiros nos vértices do quadrado dos piqueiros, artilharia de campo com linha de tiro livre e utilização da cavalaria não para cargas frontais sobre alvos imóveis - como a temível cavalaria francesa tinha hábito de fazer, mas para ataques ao flanco das forças inimigas e às linhas de abastecimento. Unidades mais ligeiras, ágeis e maleáveis.

Tudo acompanhado por um sentido férreo da disciplina, o que implicava um grande investimento no treino⁶

Neste virar de século já há muito que os portugueses tinham sedimentado uma cultura militar distinta da europeia. A baixa demografia acompanhada da dispersão geográfica, obrigou os portugueses a fazer assentar a sua prática guerreira em torno da fortaleza, como eixo da projecção do poder militar, donde saíam pequenas unidades para golpes de mão visando o saque ou a disrupção das forças inimigas. As almogavarias. As fortalezas já em África e, em breve, na Ásia, eram sempre servidas por mar, sempre dependentes do apoio naval para efeito logístico e para fogos de cobertura ou supressão sobre posições em terra. Desenvolvendo a artilharia naval associada a um elevado nível de arte de marear, as forças navais portuguesas atingiram um raro patamar de eficácia no combate naval e nas acções de desembarque onde não conheciam rivais.

As novidades tácticas na guerra que se praticava na Europa, porém, eram demasiado importantes para que, apesar das condicionantes mencionadas, não constituíssem uma fonte de atracção em Portugal. A Coroa esteve sempre atenta, sobretudo a partir do reinado de D. João II, ao que se fazia no resto da cristandade no que à arte da guerra dizia respeito. E o que as diversas iniciativas legislativas na tentativa de criar um dispositivo militar no reino e no império mostram, de D. Manuel I a D. Sebastião, é uma clara influência espanhola na forma de organizar a infantaria. Recordo o que atrás disse: Gonçalo de Córdova, o *Grande Capitão*, compreendeu a necessidade de aligeirar as unidades, retirando-lhes número, aumentando a sua maleabilidade e possibilidade táctica de aplicação no campo de batalha. Dada a demografia e a estrutura social portuguesa, as soluções espanholas caíram que nem uma luva nas possibilidades e intenções da Coroa. E repare-se: de organizar a infantaria já que pelo de tipo de guerra que os portugueses praticavam, a cavalaria raramente foi utilizada fora do reino como arma pesada de choque - a primeira e última vez que foi utilizada nesta capacidade foi em Alcácer-Quibir, não carecendo de organização específica, além do que era o entendimento comum do lugar da cavalaria e seu posicionamento social. Exclui-se aqui um *Regimento dos Vedores das Éguas* do cardeal-Infante que procurou assegurar em 1566 a produção dos solípedes. Também a artilharia das fortalezas e a artilharia naval, frequentemente entregues ao corpo de bombardeiros, maioritariamente alemães e flamengos, pagos para o exercício das suas funções não conheceram iniciativas legislativas de monta ao longo do século XVI. Organizar unidades de infantaria, criar hábitos de serviço militar, pelo seu número e dispersão geográfica dos locais de recrutamento, obrigou a legislação específica e complexa.

E quanto às fortalezas, centro de gravidade do império, e a sua arquitectura militar? Aqui, e apesar de ter demorado algum tempo a manifestar-se, a crescente influência

⁶ ESTRELLA, António Jimenez - «Don Gonzalo de Córdoba: el genio militar y el nuevo arte de la guerra al servicio de los reyes católicos», in *Chronica Nova*, n.º 30, 2003-2004, Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada, pp. 191-211, Granada, 2004.

construtiva italiana, a *trace Italienne*, assumiu paulatinamente os contornos das fortalezas abaluartadas um pouco por todo o império. A este respeito, a influência italiana não foi linear. D. João de Castro, no fim do descerco de Diu, 1546, decide reconstruir parte da fortaleza, reforçando-a, e curiosamente num estilo diferente do que já se praticava. Escreve ao rei a informá-lo e mostra-nos um claro exemplo de transferência de tecnologia e cultura de guerra: «A maneira de que faço a fortaleza he pollo debuxo de Ceyta. Parece-me que espantaraa muito a gente desta terra, mayormente depois de se fazer huã cava per fóra do muro novo; [...] e posto que os modernos não aproveem aver muitos recursos [refúgios, protecções] nas fortalezas; todavia para estes mouros serve assi muito, e vem mais a preposito.»⁷

O tipo de guerra que se praticava, obrigava a uma arquitectura militar diferente da utilizada na Europa. Não obstante, a fortaleza de Mazagão, mandada construir por D. João III em 1541, é um dos melhores exemplos da influência italiana na arquitectura militar portuguesa. Jóia arquitectónica, e hoje património da humanidade, Mazagão resulta do desenho de Benedetto da Ravenna, o engenheiro e arquitecto italiano que combateu no cerco de Perpignano do ano seguinte, sendo responsável pelo desenho e edificação de todo o sistema defensivo da praça. João de Castilho e João da Ribeira garantiram a prossecução da conclusão da obra na praça Africana. E vale a pena recordar, ainda, Filippo Terzi, contratado por D. Sebastião em 1577 para desenhar e edificar o sistema defensivo do estuário do Tejo.

Aqui chegados, como compreender, então, a influência cultural italiana na forma portuguesa de fazer a guerra, na importância que assumiu na Expansão Portuguesa? O primeiro elemento a ter em consideração, é que podemos afirmar que não se trata de um fenómeno de aculturação rápida, uma moda ou uma onda que tenha varrido as mentes dos responsáveis militares portugueses. Na verdade, há uma presença italiana «activa e constante», como ensina Carmen Radulet⁸ de uma comunidade italiana em Portugal, sobretudo em Lisboa, que remonta a D. Dinis. Bastará referir a figura do Almirante Pessanha, em 1317, para atestar a importância daquela. Homens do mar, mercadores, diplomatas e espiões acompanharam de perto o processo expansionista português. Genoveses, florentinos, venezianos, cremoneses constituíam uma díspar e forte comunidade italiana em Lisboa, satisfaziam a curiosidade que, no final do século XV aumentava em Itália sobre as navegações e conquistas portuguesas. Não é difícil entender porquê: se os portugueses chegassem à Índia por mar - não era sigiloso, o objectivo - todo o comércio e riqueza das grandes potências italianas seria posto em causa. Como, aliás, o foi.

Sobressaem nas fontes, nesta comunidade italiana, as figuras de Girolamo Sernigi, mercador florentino, e Bartolomeu Marchioni, banqueiro e mercador, também florentino. Muito atentos ao que se passava em Portugal, muito próximos do poder, conseguem inclusivamente

⁷ NUNES, Leonard - História Quinhentista do Segundo Cêrco de Diu, publicada e prefaciada por António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1925, p. 294.

⁸ RADULET, Carmen - «Girolamo Sernigi e a importância económica do Oriente», *Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. XXXII - Ano 1985 - pp. 67-77, Coimbra, 1985, p. 67.

obter licenças da Coroa para importar mercadorias da Índia quando do envio da armada de Diogo Mendes de Vasconcelos em 1510. O choque dos interesses destes mercadores com os objectivos políticos e militares de Afonso de Albuquerque é por demais evidente e nascerá aqui e com o chamado *Grupo de Cochim* um conflito sobre o que fazer com o império do Oriente - e como fazê-lo - que ocupará grande parte do século XVI.

Já em 1501, na armada de João da Nóvoa, e numa nau comandada pelo florentino Micer Vineto, seguem dois bombardeiros venezianos. Sabemos que, dois anos mais tarde, passaram ao serviço do Samorim de Calecute para ensinar a arte da fundição e da utilização da artilharia. Castanheda, que relata a guerra de Albuquerque contra o Samorim, escreve cerca de 25 anos mais tarde e registou muitos nomes de militares estrangeiros, sobretudo italianos, que se encontravam na Índia desde o início. Para que tanto tempo depois ainda refira os nomes é porque não só havia registo como a presença de italianos no Oriente não era assunto de somenos importância ou uma qualquer raridade. Era comum. Em 1524, por exemplo, Pero Botelho, comandando a Armada do Estreito, recebe ordem para ir às praças de Além levar dinheiro para pagar aos soldados ali estacionados. Depois de uma partida atribulada de Lisboa em que parte da tripulação não embarcou, atracou em Belém, e não teve qualquer dificuldade em contratar um marinheiro genovês, alguns espingardeiros e besteiros também de outras nacionalidades.⁹

Quase 50 anos mais tarde, D. Sebastião contratará sargentos italianos para treinar as suas companhias de milicianos, de cidadãos-soldados, o que é, aliás, estranho, porque transmite a impressão de que os portugueses não sabiam o que estiveram a fazer durante decénios. Podemos perguntar por que razão o jovem rei não contratou espanhóis para o fazer? A verdade é que não haveria tantos militares espanhóis disponíveis nos anos 1570 na Europa, ocupados que estavam nas Guerras nos Países Baixos.

Mas também houve muitos portugueses que foram aprender a arte militar a Itália. As fontes revelam-nos em cartas, em nomeações, os percursos de alguns militares portugueses que estiveram nas Guerras de Itália. Sabemos menos sobre a sua participação, onde, quando ou em que lado das linhas. Mas há excepções. D. Luís de Ataíde tinha 31 anos quando combateu ao lado das tropas espanholas e italianas de Carlos V na batalha de Muhlberg, em 1547. A derrota espantosa da Liga de Smalkalde às mãos do Duque de Alba que venceu a batalha sobretudo com o movimento das forças e o uso de artimanhas e golpes de mão pode muito bem ter inspirado o futuro vice-rei da Índia naquele que foi um dos mais extraordinários feitos militares Português, os cercos de Goa e Chaul, em 1570 e 1571, onde D. Luís mostrou um elevadíssimo sentido militar e uma capacidade de organização fora de comum. Note-se que o conde da Atouguia não fizera, ao contrário dos fidalgos da sua geração, o habitual percurso militar de aprendizagem nas praças de Marrocos. Era mesmo quase um estranho às armas.

⁹ ANTT - *Contos do Reino e Casa*, Núcleo Antigo, n.º 617.

D. Sebastião contratou sargentos italianos, como vimos. Mas o seu avô, D. João III contratou portugueses para o mesmo fim. Com a particularidade de serem veteranos das guerras de Itália. Foi até mais longe. Em 1525 contratou Bartolomeu Ferraz de Andrade, nomeando-o coronel, e dando-lhe o encargo de levantar e instruir milícias em todo o reino. Coordenava uma equipa de que relevava a figura de Cristóvão Leitão, um homem de ciência segura e vasta experiência militar. Sabemos que Ferraz de Andrade foi para Castelo de Vide executar a ordem do rei pois escreveu ao monarca a queixar-se que nunca mais recebia o dinheiro que pagara do bolso dele para o beberete - a refeição e vinho que se servia no fim dos exercícios militares:

«A provisão que trouxe pera os beberetes me seram pagos foj somemte por does meses os quaes se começaram a doze djas de setembro que cheguey a castelo da vjde e se acabou a doze de novembro/ tenho fejta depojs dezassejs vezes onde nunca e dado sempre sseu comvjte e beberete acostumado e este natal despendj com eles de mjnha cassa majs de vjnte cruzados por que asy compre pera lhe gajnhar as vomtades/ E por nam ter dinheiro meu ho almoxarife de Portalegre por serujço del rey me emprestou sempre os ditos mjl reaes pera cada hũ e lhos deuo / eu ho espreu a sua alteza assy e lhe mamdo pedjr provisão./ peço a uosa merce que a mamde fazer E diga nela que o almoxarife mos pague do dinheiro que tem [...]»¹⁰

Cristóvão Leitão foi fazer o mesmo para a cidade do Porto. O relato que conhecemos desta missão apresenta um extraordinário quadro do processo de ensino e aprendizagem militares e das mentalidades das gentes daquela cidade.¹¹

Mais tarde, noutra geração de guerreiros, vemos a ímpar figura de Isidoro de Almeida, engenheiro, arquitecto, veterano das guerras de Itália e Alemanha, teórico e escritor, que nos deixou uma das mais impressionantes obras de doutrina militar de todo o século XVI, o seu *Quarto Livro das Instruções Militares*, onde verte toda a sua já longuíssima experiência e onde se nota a capacidade de descrever e distinguir as diversas formas europeias de organizar a infantaria, sempre em torno dos ensinamentos italianos e sobretudo espanhóis.¹²

E por último, os tratados. Numa sociedade onde muito pouco se lia e onde a palavra escrita era, mesmo assim, de uma extraordinária importância, ter acesso aos tratados e conseguir lê-los revelou-se crucial na cultura militar dos que assumiam funções de comando numa estrutura militar. E alguns, sabemo-lo, foram lidos em Portugal. Refira-se *Il Valo*, de Giovanni Battista della Valle, publicado em Veneza em 1557. Servidor do *Condottiero* Francesco della Rovere, Duque de Urbino e Montefeltro, foi capitão e estratega, arquitecto, e até inventor de diversos dispositivos, nomeadamente uma máscara que permitia aos soldados respirar

¹⁰ ANTT - *Corpo Cronológico*, Parte I, mç. 33, n.º 57.

¹¹ SANCEAU, Elaine - «A Ordenança no Porto no Reinado de D. João III», Porto, Separata do *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Vol. XXIX - Fasc. 3-4, 1957.

¹² MORAIS, Alberto Faria de - «Arte Militar Quinhentista», Separata do 23.º Volume do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1953. O original foi publicado em Évora em 1573.

debaixo de água. O livro foi traduzido para português por um autor anónimo, e dedicado ao 10.º Condestável do reino, D. Duarte II, 5.º Duque de Guimarães. O tradutor, curiosamente, adaptou o original apresentando uns desenhos das formações de infantaria. Enquanto no original os batalhões têm 800 homens e há vários apoiando-se uns aos outros, a adaptação portuguesa mostra formações no máximo com 500 homens, actuando sozinhas.

Mais tarde, em 1563, Girolamo Cataneo publicou as suas *Tavole*, o livro mais famoso sobre arte militar, de infantaria, de todo o século XVI. As semelhanças formais que encontramos na obra de Isidoro de Almeida, de 1573, mostram leitura atenta do livro de Cataneo.

Os tratados são italianos mas os ensinamentos, atrevo-me a dizê-lo, são sobretudo espanhóis. As unidades da Lombardia, de Nápoles e da Sicília imitavam os *Tercios* espanhóis resultantes das *Ordenanzas* de 1536, e do Terço de Málaga. Até os franceses, inimigos de Espanha, não deixavam de ver na arte militar espanhola o zénite da organização. Assim o atesta, por exemplo, a obra de Raymond Beccarie de Pavie, barão de Forquevaux, que em 1548 publica umas *Instructions sur le faict de la guerre*, obra traduzida para latim, alemão, castelhano e inglês, onde muito discorre sobre os méritos das reformas espanholas e do seu contributo para a arte militar. Praticada e testemunhada onde? Nas Guerra de Itália.

Termino esta já longa viagem recordando que o propósito primeiro era o de mencionar a influência das Guerras de Itália na Expansão Portuguesa. Onde a vemos, afinal? É possível identificá-la? A meu ver, sim. Tiveram os portugueses uma forma diferente de guerrear do das diversas potências europeias. Unidades pequenas, as que eram demograficamente possíveis, divididas por uma incomensurável extensão territorial, fortalezas como pontos de exercício do poder militar, uma armada com um elevadíssimo nível de sofisticação militar e eficácia, e a necessidade de, muitas vezes, sair a campo e combater como se fazia no resto da cristandade. E aqui aplicaram os portugueses as armas, as formas de organização das forças à europeia. Sempre adaptando-as às necessidades, à escala, e à forma de combater. Foi assim em Azamor, em 1513, na batalha dos Alcides, em 1514, foi assim na conquista de Túnis, em 1535, foi assim que D. João Pereira combateu em Verná em 1536 e D. Cristóvão da Gama na Abissínia em 1542, entre inúmeros exemplos de confrontos em campo aberto onde se emularam as práticas militares europeias, mais precisamente suíças, italianas e espanholas.

Influência ténue? Talvez. Mas presente. A mais europeia das batalhas que os portugueses travaram, a mais afastada da sua forma tradicional de combater, foi aquela onde no areal quente de Marrocos caiu um rei, um reino e um império. A 4 de Agosto de 1578.

Referências

ANTT - Contos do Reino e Casa, Núcleo Antigo, n.º 617.

ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 33, n.º 57.

ESTRELLA, António Jimenez - «Don Gonzalo de Córdoba: el genio militar y el nuevo arte de la guerra al servicio de los reyes católicos», in *Chronica Nova*, n.º 30, 2003-2004, *Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, pp. 191-211, Granada, 2004.

HALL, Bert S. - *Weapons & Warfare in Renaissance Europe*, Baltimore & London, The Johns Hopkins University Press, 1997; e *European Warfare, 1453-1815* (ed. de Jeremy Black), Londres, Macmillan Press, 1999.

MAQUIAVEL, Nicolau - *O Príncipe*, Lisboa, Biblioteca Cosmos, 1945, pp. 71-2.

MORAIS, Alberto Faria de - «Arte Militar Quinhentista», Separata do 23.º Volume do Boletim do Arquivo Histórico Militar, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1953. O original foi publicado em Évora em 1573.

NUNES, Leonard - *História Quinhentista do Segundo Cêrco de Diu*, publicada e prefaciada por António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1925, p. 294.

RADULET, Carmen - «Girolamo Sernigi e a importância económica do Oriente», *Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. XXXII - Ano 1985 - pp. 67-77, Coimbra, 1985, p. 67.

RICHERSON, Peter J. e BOYD, Robert - *Not by genes alone - how culture transformed human evolution*, Chicago, The University of Chicago Press, 2005, pp. 4-9.

SANCEAU, Elaine - «A Ordenança no Porto no Reinado de D. João III», Porto, Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, Vol. XXIX – Fasc. 3-4, 1957.

PRÊMIO FUNDAÇÃO ORIENTE – EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de novembro

Senhor Dr. Carlos Monjardino, ilustre Presidente da Fundação Oriente

É com gosto que de novo o recebemos na Academia de Marinha e louvamos o patrocínio associado explicitamente à criação e manutenção deste prémio, como também não esquecemos que foi sua a iniciativa de alargar a designação inicial de Prémio Fundação Oriente para Prémio Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos, honrando assim a memória de um homem notável que, tão devotamente, serviu as nossas duas instituições.

Felizmente, podemos hoje ter connosco a Senhora Dra. Maria Antónia Ramos, viúva do Senhor Embaixador, que não nos pôde acompanhar na sessão de há dois anos por ainda estar a recuperar de uma queda recente.

Senhor Embaixador do Reino do Japão, seja bem-vindo à Academia de Marinha hoje, em que uma ilustre cidadã do seu país é por nós homenageada pelo seu trabalho cultural e académico.

Senhores académicos, Senhores convidados,

Este é o terceiro ano em que este prémio é atribuído. O protocolo de cooperação foi assinado em 25 de Novembro de 2016 e tem efeito em todos os anos ímpares. O prémio que irá ser hoje atribuído refere-se, assim, ao ano de 2021. A ele concorreram 7 obras cobrindo temas tão diferentes como e apenas a título de exemplo, *“Identidade e Resistência da Língua Portuguesa em Timor-Leste”*, *“A Ação Naval e Diplomática na Grande Crise da China (1925-1928)”*, *“A Governação do Estado da Índia por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia Imperial de D. João III”* e vários outros.

O júri, constituído por oito elementos incluiu, para além do Presidente, dos dois Vice-Presidentes e do Secretário-Geral da Academia, mais quatro personalidades, duas indicadas pela Fundação Oriente – os professores Jorge dos Santos Alves e João Paulo Oliveira e Costa e dois a convite do Presidente, o Contra-almirante Fernando David e Silva e o Professor Manuel Braga da Cruz, todos nossos académicos, cujo superior contributo para a decisão final muito agradeço.

Considerou o júri que a grande maioria das obras concorrentes apresentava um nível académico e cultural significativo, mas que do conjunto sobressaía claramente uma delas pelo que, por maioria, decidiu que o prémio deveria ser atribuído à obra *“THE NAMBAN TRADE – Merchants and Missionaries in the 16th and 17th Century Japan”*, da autoria de Mihoko Oka.

Mihoko Oka é professora assistente do Instituto Historiográfico da Universidade de Tóquio, onde trabalha como professora assistente desde 2003. Desenvolve estudos na área da História Marítima e Económica da Ásia Oriental relacionando-a com os países europeus durante os séculos XVI-XVII. Estudou as cartas dos jesuítas sobre o Japão e os registos governamentais da Índia portuguesa que contêm muitas informações sobre a história do leste e sudeste asiático nos mesmos séculos.

É doutorada em História pela Universidade de Kyoto (2006). A sua tese versou sobre Nagasaki e Macau no início do Japão Moderno, a partir da análise de documentos históricos portugueses, espanhóis e italianos. Publicou várias monografias, traduções, livros e artigos diversos ligados à história do Japão, incluindo “A Maritime History of East Asia”.

Tem ainda em preparação as seguintes monografias de maior significado:

- Suetsugu Heizo-the life of a Nagasaki merchant;
- The Namban Trade for public readers;
- The Asian Slave Trade by Portuguese during 16th-17th centuries.

Das atas do júri extraio a síntese que justifica a atribuição do prémio: *“Esta obra destaca-se pela sua elevadíssima qualidade, revelando uma conjuntura ampla da temática escolhida, o comércio Namban, enquadrando-o num contexto mais global, o das vias comerciais, então, estabelecidas. Mihoko Oka atravessa um tempo longo, os séculos XVI e XVII, tomando o comércio dos biombos Namban como centro de problematização, não se limitando a estabelecer um quadro teórico-conceitual preciso no âmbito de um estudo de caso, o comércio Namban, mas ampliando o seu olhar investigativo.*

O texto sistematiza articuladamente várias vertentes relativas à presença dos portugueses nos mares da China nos séculos XVI e XVII, à estruturação do comércio Namban e aos negócios e sociedades de Nagasaki e de Macau, explicitando as teias entre a religião e o poder, a ação jesuíta e o período de proibição do cristianismo no Japão, não deixando de referenciar a evolução de Nagasaki no período Kanei e a fase final do comércio Namban, já em Seiscentos.

Mihoko Oka elaborou um discurso historiográfico que analisa várias fontes, tanto europeias como asiáticas, nomeadamente as nipónicas que, na sua maioria, são inacessíveis aos historiadores portugueses, as quais são meticolosamente contextualizadas, permitindo que, interdisciplinarmente, se confrontem diferentes olhares tão importantes no exercício de novas correntes historiográficas.

Mihoko Oka escolhe uma metodologia precisa e irrepreensível face à complexidade do tema e ao facto de confrontar várias escolas e olhares investigativos, exercitando uma eficaz leitura hermenêutica das suas múltiplas fontes. Os vários subpontos em que o trabalho se subdivide, poderiam levar a um discurso entrecortado, mas, pelo contrário, a forma como são redigidos permite ao leitor absorver os vários dados e as propostas analíticas que são colocados ao seu dispor.

Por último, saliente-se as inovações deste trabalho, as quais se consubstanciam fundamentalmente, seja no modo como são convocadas várias perspectivas sobre a temática tratada, seja no

didatismo praticado na exposição de fontes europeias e asiáticas, a das diferentes escolas historiográficas que sobre elas se debruçaram. É uma obra que será incontornável nos próximos anos”.

Para encurtar estas palavras de abertura e apresentação da premiada resta-me deixar-lhe os parabéns da Academia pelo merecido prémio, desejando que eles sirvam de estímulo a novos trabalhos e a novos prémios, sempre tendo por fundo um genuíno desejo de melhor conhecer a história e de a dar a conhecer a muitos mais, objetivo este em que a Academia de Marinha terá o maior gosto em colaborar.

Muito Obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 8 de novembro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A ACADEMIA PORTUGUESA DA HISTÓRIA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 9 de novembro

Senhora Professora Manuela Mendonça, boa amiga e minha Presidente nesta prestigiada casa de cultura,

Senhores académicos e senhores convidados,

A menos de um mês de termos colaborado em conjunto para comemorar o Bicentário da Independência do Brasil, então numa alargada malha colaborativa envolvendo as restantes academias nacionais, a Sociedade de Geografia, a Sociedade Histórica e a Comissão Portuguesa de História Militar, desta vez a colaboração é apenas a dois.

Esta iniciativa de promovermos uma sessão conjunta anual foi atrasada pela pandemia que arrastou a primeira edição para 2021, tendo então tido lugar nas instalações da Academia de Marinha. Desta vez é esta bela sala que nos acolhe tendo sido decidido por comum acordo trabalhar o tema da Batalha de Rodes, 500 anos passados da sua realização.

Já muito foi dito sobre este tema pelos dois oradores que aqui representam as duas academias. Apenas em jeito de balanço final atrevo-me a recordar que, sendo um elemento central da vida das populações que o rodeiam, é natural que o Mediterrâneo tenha desempenhado um papel importante nos conflitos destes povos, sendo desde tempos remotos o palco de numerosas ações militares.

Vários foram os impérios que viram nas águas deste mar interior uma zona fulcral para a sua segurança e soberania, procurando intervir nesta zona de modo a, se não controlar, ao menos influenciar de forma decisiva a segurança das vias marítimas.

Posto isto, não é de estranhar que um poder emergente como era o Império Otomano no início do século XVI, tenha também apostado numa presença forte neste mar, em coincidência com o seu recém-conquistado estatuto de gigante nesta bacia mediterrânica.

Com a sua expansão ao longo das margens do mediterrâneo oriental, os otomanos rapidamente se viram obrigados a olhar para o mar e para as ilhas que o pontuam como uma necessidade da defesa destes novos territórios, quer para aliviar a presença de navios inimigos das suas costas, quer pela maior liberdade de circulação entre o centro imperial e a sua periferia.

Um importante ponto de resistência encontrava-se em Rodes, sede dos Cavaleiros do Hospital de São João, os Hospitalários, que aí se haviam radicado em 1310, após o fim dos reinos Latinos no Levante, e de onde promoviam ataques às costas muçulmanas.

Após uma tentativa de conquista falhada em 1480, empreendida por Maomé II, o sultão Suleimão I decidiu empreender uma nova tentativa no ano de 1522, reunindo uma armada de 400 navios e um exército de 100 000 homens para fazer frente às impressionantes defesas de Rodes.

Durante seis meses essas defesas foram testadas e destruídas pelos otomanos, que realizaram vários assaltos, bombardeamentos e trabalhos de sapa, exaurindo ambos os lados, que acabaram por concordar em tréguas e na rendição dos habitantes de Rodes, em troca de uma retirada em segurança de todos os que habitavam a praça.

A conquista, apesar do elevado custo, compensou no longo curso para os otomanos, que viram assim mais seguras as suas rotas para o Levante e o Egito, sendo um importante passo para o controlo do Mediterrâneo oriental, e projetando a longa sombra da ameaça islâmica sobre os reinos cristãos do ocidente.

Feito este apanhado final, não vos maço mais. Para o ano, de novo nos encontraremos e estou certo que saberemos eleger um acontecimento importante ocorrido no ano de 23 de há 100, 200 ou 500 anos para que, recordando a história estejamos melhor preparados para entender o presente e preparar o futuro.

Muito Obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 9 de novembro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

“A BATALHA DE RODES. UMA PERSPECTIVA NAVAL”

Comunicação apresentada pelo Académico
José António Rodrigues Pereira¹, em 9 de novembro

Depois da queda de Jerusalém (1244) e de São João de Acre (1291), os então designados *Cavaleiros de São João de Jerusalém* ou *Cavaleiros Hospitalários*, instalaram-se em Rodes a partir de 1309.

Os Cavaleiros, em conjunto com os Rodianos, construíram uma importante força naval baseada em poderosas galés e carracas, para combater os piratas muçulmanos no Mediterrâneo Oriental; instalou ainda guarnições militares em várias ilhas próximas como Karpathos (1313), Kassos (313) e Kos (1314).

Esta esquadra participaria em diversas batalhas navais como as de Negreaut e de Mathoni, e nas ocupações de Esmirna (Smyrna), Bodrum e Izmir, no Estreito de Halicarnasso.

Da sua importante posição geoestratégica no Mediterrâneo Oriental e da sua actividade comercial e militar, resultavam frequentes atritos com o Império Otomano.



Figura 1 - Mediterrâneo Oriental. Desenho de José Manuel Cabrita.

¹ Capitão-de-mar-e-guerra. Membro Emérito da Classe de História Marítima da Academia de Marinha.

Rodes era, portanto, parte activa no comércio do mar Egeu e tornou-se numa das principais cidades da região; ao mesmo tempo que atacava o comércio e a navegação turca no Levante para garantir o controlo do Mediterrâneo Oriental; a presença contínua dos Cavaleiros ao largo da costa da Anatólia representava, porém, um grave obstáculo à expansão otomana.

Os turcos levaram a efeito diversas expedições para se apoderarem da ilha e expulsar os Cavaleiros. A primeira, fraca e ineficaz, teve lugar logo em 1310-1312; em 1318-1319, efectuaram nova tentativa, mas não tiveram qualquer êxito.

Tendo superado o desafio dos dois ataques turcos, os *Cavaleiros* foram premiados com 100 anos de paz relativa. No entanto, isso não significou que abandonassem a actividade militar. Durante os séculos XIV e XV, participaram em numerosas batalhas navais e terrestres; atacavam os navios turcos e egípcios no Mar Egeu, lutaram contra os turcos pela Morea (Peloponeso) e até construíram e mantiveram várias fortalezas na Anatólia turca.

Em 1440, também o Sultão egípcio tentou ocupar Rodes. Os Cavaleiros atacaram o inimigo no desembarque e acabaram por derrotá-lo após uma sangrenta batalha naval que durou um dia inteiro.



Figura 2 - Ilha de Rodes. Desenho de José Manuel Cabrita.

Os egípcios fariam outra tentativa sobre Rodes em 1444. A cidade foi submetida a um cerco de 40 dias e sujeita a numerosos ataques, que foram sempre rechaçados. Os egípcios acabariam por retirar de mãos vazias.

Em 1453, o Sultão Maomé II (Mehmet II) sitiou e tomou Constantinopla. Esta vitória turca deixou a *Ordem de São João*, estabelecida em Rodes e nalgumas outras ilhas da Anatólia, e as *possessões venezianas* na região, como as únicas presenças militares cristãs no Mediterrâneo Oriental e próximas do centro do Império Otomano. A agressiva política naval da Ordem continuou os ataques à navegação turca e a dificultar a entrega de mercadorias nas várias partes do império.

A guerra entre a Ordem e o Império Otomano era inevitável.

O ano de 1480 marcou a terceira tentativa turca de acabar com os *Cavaleiros*. Os Otomanos lançaram novo e agora violento ataque à ilha.

A campanha foi lançada no Inverno de 1479 com uma operação de diversão chefiada por Misac Pashá, que foi nomeado Vizir e Comandante-em-Chefe da esquadra. A frota de Misac Pasha dirigiu-se a um ponto remoto na ilha de Rodes, onde os turcos desembarcaram as suas tropas, e começaram a queimar aldeias e devastar os campos. A população local procurou abrigo nos castelos enquanto os *Cavaleiros* dispersavam o inimigo e os faziam recuar.

O exército de Misac passou o resto do Inverno na costa da Ásia Menor, em frente a Rhodes. Em Abril de 1480, chegaram as principais forças de Constantinopla – as tropas foram chegando por terra, a artilharia de cerco e as provisões por mar. Cronistas contemporâneos afirmam que o exército turco teria 100.000 homens.

No início do cerco, todos os habitantes, juntamente com os seus bens, incluindo o gado, foram evacuados para a cidade de Rhodes e para os outros castelos. A cidade recebeu um abastecimento para dois anos em alimentos, pólvora e munições.

Mas os efectivos militares da guarnição de Rhodes deixavam muito a desejar, reflectindo a constante escassez de mão de obra da Ordem. A guarnição militar de Rhodes não teria mais



Figura 3 - Torre de São Nicolau. Fonte: Konstantin Nossov, *The Fortress of Rhodes*, p. 37.

de 2.500 homens sendo 600 monges guerreiros. Todos os demais eram mercenários ou milícias locais.

Em 23 de Maio de 1480, os turcos fundearam na baía de Trianda e começaram a desembarcar. No dia seguinte, a cidade foi cercada por tropas turcas e artilharia de cerco, protegida por *gabiões*² e *abatisses*³. A artilharia de cerco turca

incluía 16 enormes bombardas e um grande número de morteiros e canhões de menor calibre.

Logo de início, os turcos fizeram da Torre de São Nicolau o seu principal alvo. Destruindo a torre, os turcos poderiam trazer sua frota para o porto de Mandraki para apoiar o ataque às muralhas do Norte da cidade. Assim, posicionaram, em frente àquela torre, uma bateria especial composta por três enormes bombardas de bronze.

² O *gabião* era, originalmente, um sistema defensivo utilizado para proteger rapidamente uma posição do fogo de artilharia ou de balas. Apareceu por volta do século XVI e foi substituído no século XX pelo sistema do saco de areia, mais simples de se utilizar.

O *gabião* compunha-se então de uma espécie de cesto em vime cheio de terra e gravilha, destinado a proteger das balas e amortecer as explosões. Os cilindros de vime eram leves e podiam ser transportados de um modo conveniente num carro de munições, particularmente se fossem feitos em vários diâmetros, de modo a poderem ser inseridos uns nos outros. No local de utilização, seriam colocados em posição e cheios de terra para formar um verdadeiro muro em torno do canhão.

³ *Abatisses* ou *abatida* (do francês *abattis*, que significa um amontoado de material empilhado) é um termo usado em fortificações defensivas para designar um obstáculo formado por galhos de árvores abatidas postas em fileiras, em que suas pontas são direccionadas para o inimigo. Existem abatisses em que os galhos são entrelaçados por arames, e normalmente são utilizados em conjunto com outros obstáculos. Os abatisses eram usados para manter o inimigo sob fogo pelo maior tempo possível. Foram utilizados desde os tempos do Império Romano.

A torre resistiu ao bombardeamento por dez dias. As bombardas não podiam disparar mais de 14 tiros por dia, pois o resfriamento e a recarga de um grande canhão daquela época exigiam muito tempo. A torre, solidamente construída, começou a cair somente após 300 impactos. No entanto, durante os bombardeamentos, os seus defensores conseguiram sempre comunicar com a cidade, através do molhe. E os turcos estiveram sempre sob o fogo constante das muralhas da cidade e dos atiradores posicionados ao longo do molhe.

Centenas de trabalhadores – escravos, soldados, marinheiros, mulheres e crianças – ocupavam-se, dia e noite, na reparação das ruínas e transformando-as em defesas. Sem olhar a perdas nas suas fileiras, eles cavaram valas, construíram paliçadas e cravaram estacas no fundo do mar em águas rasas nas proximidades da torre, para tentar impedir a aproximação de quaisquer embarcações.

Após dez dias de bombardeamento, a Torre de São Nicolau foi invadida pela primeira vez. Os turcos haviam reequipado várias galés, reforçando os seus bordos, construindo plataformas nas suas proas e removendo mastros, velas e cordame desnecessários. Essas “galés de assalto” equipadas com várias peças de artilharia e, carregadas com soldados, deslocaram-se em direcção à Torre de São Nicolau.



Figura 4 - Defesa da Torre de São Nicolau.

Fonte: Konstantin Nossikovs, *The Fortress of Rhodes*, p. 50

A sua aproximação foi acompanhada por um barulho insuportável com o qual os turcos esperavam criar o pânico e assustar os defensores.

Estes enfrentaram o inimigo com fogo de bestas, arcos longos e arcabuzes, bem como potes de fogo e fogo grego. Mas as galés eram excelentes alvos para a artilharia instalada nas muralhas daquele Posto. Uma galé incendiou-se e afundou-se. As outras chegaram perto da torre e começaram a desembarcar os soldados que saltaram para as águas rasas; alguns soldados caíram sobre as estacas e outros afogaram-se. Muitos, no entanto, conseguiram chegar à costa, onde se envolveram em renhida luta corpo a corpo com os defensores.

Perante o feroz ataque turco, os cavaleiros lutaram energicamente com suas grandes espadas, apoiados por besteiros, arqueiros e artilheiros, empurrando o inimigo de volta para as galés. Os turcos sobreviventes reembarcaram nas suas galés, e retiraram.

Mais duas tentativas de tomar a Torre de São Nicolau pelo mesmo método, também falharam. A última foi realizada em 9 de Junho e aparentemente custou aos turcos 600 homens mortos e outros tantos feridos.

Apesar dos insucessos, os turcos não desistiram de tomar a Torre de São Nicolau. Para isso ergueram uma torre de cerco, do lado oposto da baía, com plataforma para arqueiros e arcabuzeiros, o que a tornava em excelente local para bombardear os defensores.

Os ataques iniciaram-se em 13 de Junho e duraram quatro dias e quatro noites; ao abrigo deste fogo, os turcos lançaram um pontão flutuante sobre a baía, com largura suficiente para marcharem seis homens lado a lado.

A primeira tentativa de colocar o pontão, ocorreu na noite de 17 de Junho, mas foram descobertos pelo ruído dos remos; um marinheiro inglês lançou-se ao mar e conseguiu serrar o cabo de reboque do pontão.

Na noite seguinte ocorreu nova tentativa para colocar o pontão; este foi transportado sob a escolta de 30 navios turcos – galés e navios de transporte – com canhões a bordo. O alarme só foi dado quando o pontão estava quase em posição e os janízaros já avançavam através dele. Com eles vinham tropas irregulares os *Bashi-bazouks*, que se dirigiram para o molhe.

Os turcos escalaram os escombros da torre, mas foram atacados pelos defensores que com a sua artilharia destruíram o pontão. Os defensores lançaram ainda alguns brulotes contra os navios turcos tendo afundado 4 galés e vários navios de transporte.

O combate durou toda a noite, e só pelas 10h00 do dia 19 de Junho os turcos retiraram.

A atenção dos otomanos virou-se então para a Torre de Itália, aproximando dela uma bateria de bombardas que colocaram junto ao fosso. Numa surtida nocturna, os cavaleiros destruíram as bombardas, queimaram os gabiões e eliminaram os artilheiros.

A 27 de Junho, os turcos içaram uma bandeira negra, significando que não haveria tréguas; segundo mensagens enviadas através de setas, informavam os sitiados que os habitantes seriam mortos ou escravizados e os Cavaleiros empalados em estacas.

Seguiu-se o ataque com os *Bashi-bazouks* na primeira vaga, seguidos pelos janízaros. Aqueles ocuparam a Torre de Itália e 300 janízaros entraram na cidade, mas foram eliminados.

O contra-ataque dos Cavaleiros conseguiu empurrar os turcos para fora das muralhas e persegui-los até ao seu acampamento; a batalha tornou-se num massacre e os *Cavaleiros*



Figura 5 - Batalha de Rodes. Fonte: Konstantin Nossov, *The Fortress of Rhodes*, p. 48 (MS lat. 6067, fol. 80v, Bibliothèque Nationale de France)

conseguem apoderar-se do estandarte do sultão antes de regressarem à cidade. Os turcos terão perdido entre 3.000 e 3.500 homens nesta batalha.

Dez dias depois, os turcos levantaram o cerco embarcaram nos seus navios e partiram.

Vamos agora abordar a importância que, naquela época a ilha tinha para Portugal.

No contexto da rivalidade entre D. Manuel I de Portugal e Fernando de Aragão dos finais do Século XV, as falhadas tomadas de Orão e de Mars al-Kabîr em 1501, cortaram a possibilidade que se oferecia ao monarca português, para abrir um espaço no Mediterrâneo Central e manter uma presença, militar e comercial no Levante.

Agora a única possibilidade eram Rhodes e a *Ordem de S. João de Jerusalém*. Para além do prestígio militar e religioso da Ordem, que recolhia os frutos do combate efectivo contra o Sultanato Mameluco e a *Sublime Porta* Otomana, Rhodes – que se situava junto da costa da Ásia Menor e não muito longe da costa egípcia – reunia, muito mais do que Orão, as condições ideais para se tornar de algum modo o “*substituto da base naval*” que os portugueses ambicionavam e não possuíam no Mediterrâneo Oriental.

Apresentava-se igualmente como um excelente posto de observação dos movimentos militares das potências muçulmanas levantinas, ou seja, dos egípcios e dos otomanos. Encravada num mar “islâmico” (tal como a ilha de Ormuz no Índico), comandava as ilhas do “*golfo da România*”, muitas delas habitadas por populações cristãs.

Esta base estratégica permitiria vigiar a entrada dos mamelucos no Índico através do Mar Vermelho, mas também observar de perto a inquietante progressão dos otomanos na Síria-Palestina.

Por seu lado, em 1502, uma dezena de corsários portugueses agitavam as águas de Chipre, atacando também, os navios que frequentavam a rota marítima entre a costa magrebina e Alexandria.

Um dos mais destacados corsários portugueses no Mediterrâneo do início de Quinhentos foi D. Diogo Fernandes de Almeida, irmão de D. Francisco de Almeida. Nomeado capitão das galés ao “*serviço da religião*” em 1502, e venceu em 1503 uma batalha naval de certa importância contra o temível corsário Kurtoğlu (ou Cortigoli)⁴.

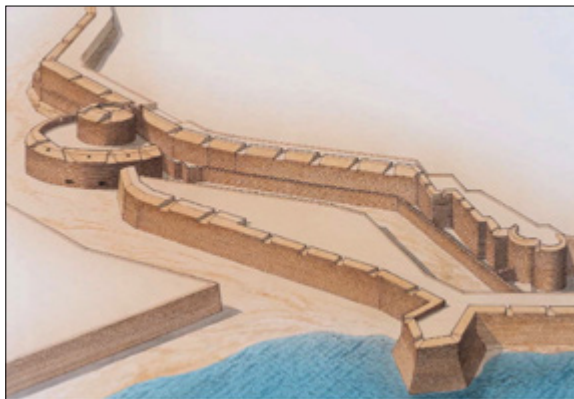


Figura 6 - Torre Itália. Fonte: Konstantin Nossov, *The Fortress of Rhodes*, p. 27

⁴ In 1522 Hayreddin Barbarossa sent his private fleet to assist the forces of Kurtoğlu Muslihiddin Reis during the Ottoman conquest of Rhodes, which was the base of the Knights of St. John.



Figura 7 e 8 - Batalha de Rodes. Protecção do porto comercial.

Fonte: Konstantin Nossovos, *The Fortress of Rhodes*, p. 37

Distinguiu-se durante o cerco de Rodes por Meshid Pasha em 1480, batalhando para que os *Cavaleiros* pudessem conservar, além da ilha de Rodes, o domínio sobre a de Kos (Istanköy) situada em face daquela, e sobre o porto de Halicarnasso (a actual Bodrum)⁵.

Segundo fontes otomanas, no Verão de 1502 os portugueses capturaram uma nave otomana em águas egípcias. Então pouco defendida, a costa egípcia no sector de Damietta encontrava-se na mira dos corsários entre 1502 e 1509.

As presas permitiam aos *Cavaleiros* continuar a manter os créditos de um comércio que vinha a florescer desde o século XV.

Os *Cavaleiros da Ordem de S. João* foram igualmente activos no Mediterrâneo Central, estendendo as abordagens às águas de Creta e da Sicília. Em Setembro de 1507, registou-se, nesta última zona, o ataque da “grande carraca de Rodes” à “grande nau magrebina”, transportando um importante carregamento; o valor deste aumentou com a captura de seiscentos prisioneiros, judeus e muçulmanos do Magrebe. Um ministro do sultão mameluco, teve de se deslocar a Rodes em 1508 para negociar a libertação dos prisioneiros. Os “*Cavaleiros da Religião*” apoderaram-se também de três outras embarcações afretadas por mercadores norte-africanos no litoral de Chipre.

Um instrumento da política manuelina em Rodes: Frei André do Amaral

Assumindo o papel de canal informativo, Rodes revelou-se útil para D. Manuel, que encontrou em Frei André do Amaral, o chefe de uma rede de espionagem no Levante, capaz de seguir, com eficácia, os acontecimentos político-militares no Sultanato Mameluco e no Império Otomano. Amaral tornou-se, durante o mandato do Grão-Mestre Emery d’Amboise (1503-1512), um dos cavaleiros influentes da Ordem.

Em 1503 recebeu o comando de “*três galés da Religião*”, uma fusta e três bergantins.

⁵ Jean-Louis BACQUÉ-GRAMMONK - “Le château Saint Pierre de Bodrum et ses défenseurs à quatre pattes au temps des chevaliers de Rhodes”, *Antropo zoologica* 43/2(2008), p. 40.

No ano seguinte, dispunha de um galeão, e em 1507, recebeu autorização para armar outro galeão e uma galé para *ir às presas* no sector de Kastellórizzo e no canal de Kos.

Foi André do Amaral quem desbaratou, em 1510, a esquadra de Kânşawh al-Ghurī, no Golfo de Ayāz, uma derrota com consequências significativas na balança geopolítica do Mediterrâneo Oriental. Após o fracasso da primeira expedição mameluca de 1508 contra os portugueses no Índico, Kânşawh começou a preparar uma segunda expedição, com auxílio dos venezianos e dos otomanos; mas Amaral, graças à sua rede de espionagem levantina, foi rapidamente informado dos preparativos. Adepto de uma reacção preventiva, tomou o comando da frota de Rodes⁶ e avançou contra os mamelucos, antecipando-se à manobra do Sultão.

A 23 de Agosto de 1510, as forças navais mamelucas foram incendiadas e totalmente destruídas na batalha do golfo de Ayāz, tendo o almirante mameluco, Muḥammad Bey, falecido no combate. Esta vitória dos *Cavaleiros de Rodes* e de André do Amaral, obrigou Kânşawh al-Ghurī a desistir da construção de nova frota em Suez, e a renunciar ao envio de forças navais para o Índico.

Mas o episódio veio precipitar a dependência dos mamelucos em relação à assistência militar e política dos otomanos. Por outro lado, se a derrota teve consequências no Egipto, enfraquecendo as suas forças navais, agravou o antagonismo entre o sultanato mameluco e Veneza.

No ano de 1509 o corsário turco Kurtoğlu(ou Cortigoli) recebeu um apelo do sultão para participar no assalto a Rodes e, em Fevereiro, participou na expedição otomana a Rodes contra os *Cavaleiros de São João* ao comando de 17 navios, transportando os janízaros para a ilha. No entanto, o cerco não teve sucesso e acabou sendo levantado.

Em Fevereiro de 1515 Kurtoğlu (ou Cortigoli) voltaria a atacar Rodes.

Em Maio de 1521 Kurtoğlu (ou Cortigoli) partiu de Constantinopla com uma grande frota de 30 galés e 50 fustas, e dirigiu-se a Rodes para sua primeira tentativa de conquistar a ilha. Kurtoğlu (ou Cortigoli) também se queria vingar dos *Cavaleiros de São João*, que mataram dois dos seus irmãos e mantiveram outro prisioneiro na ilha. Chegando ao Cabo Maleo em Rodes com sua frota, Kurtoğlu (ou Cortigoli) e desembarcou as suas tropas na ilha. Mais tarde bloqueou a entrada do Canal de Rodes e afundou vários navios no porto enquanto capturava um navio veneziano de Creta. Percebendo a impossibilidade de conquistar a ilha com o número de soldados de que dispunha naquele momento, adiou o cerco para outra data.

Em 1521, Philippe Villiers de L'Isle-Adam foi eleito Grão-Mestre da Ordem contra o seu rival, o Grão-Prior de Castela-Portugal, o português André do Amaral. Esperando um novo ataque otomano a Rodes, continuou a reforçar as fortificações da cidade e convocou os Cavaleiros da Ordem de outras partes da Europa para defender a ilha. Toda a Europa ignorou o seu pedido de assistência, e apenas Sir John Rawson, Prior da Casa Irlandesa da Ordem, se apresentou.

Tomando as medidas habituais nestas circunstâncias, mandou fechar o porto com uma corrente dupla submersa e afundou navios para impedir o acesso. No seu interior ficou fundeada

⁶ Afastando o Grão-Mestre em exercício, Villiers de l'Isle-Adam.

a frota da Ordem. A cidade foi reforçada com artilharia, munições e mantimentos e estava protegida por dois e, em alguns lugares, três anéis de muros de pedra e vários grandes baluartes. A defesa foi atribuída por seções às diferentes *Langues* em que a Ordem estava organizada.

Selim I decide preparar uma nova expedição contra a ilha, mas faleceu em 1520; seria o seu filho e sucessor Solimão, o *Magnífico*, quem a levará a efeito.

Solimão sabe que o Ocidente Cristão está dividido pelo conflito entre Francisco I de França e o Imperador Carlos V da Casa de Áustria. Além disso, assinara um tratado com Veneza para garantir sua neutralidade. Esperava, portanto, que os *Cavaleiros* não pudessem beneficiar dos reforços que lhes permitiram resistir em 1480.

No início de 1522 Kurtoğlu (ou Cortigoli) retornou a Rhodes e tentou capturar o navio de Philippe Villiers de L'Isle-Adam, Grão-Mestre dos Cavaleiros de São João, quando aquele e Pregeant de Bidoux regressavam de Marselha e entravam no porto de Rhodes. Em Maio de 1522, com 30 galés, Kurtoğlu (ou Cortigoli) reapareceu no Cabo Santo Ângelo.

A **Batalha de Rhodes de 1522** foi a quarta e finalmente bem-sucedida tentativa do Império Otomano para expulsar os *Cavaleiros de São João* de sua fortaleza naquela ilha e, assim, assegurar o controlo otomano do Mediterrâneo Oriental.

A força de invasão turca, de 400 navios reunida em Constantinopla, chegou a Rhodes em 24 de Junho de 1522, sob o comando de Çoban Mustafa Pasha. O Sultão Solimão chegaria com o exército de 100 000 homens em 18 de Julho para assumir pessoalmente o comando das operações.

Kurtoglu (ou Cortigoli) comandou, entre Junho e Julho uma parte da esquadra turca no cerco otomano de Rhodes (1522), juntamente com Kara Mahmud, tendo desembarcado as suas tropas na ilha em 26 de Junho de 1522 e, no final de Julho, apareceu diante da cidade de Rhodes.

A cidade foi investida por mar e por terra, sendo as tropas lideradas por Mustapha Pasha, segundo vizir de Solimão.

Os defensores seriam da ordem de 16.000; apesar dos apelos do Papa Adriano VI, os únicos reforços de que os sitiados poderiam tirar proveito seria de alguns irmãos do Hospital que viessem das guarnições vizinhas do Dodecaneso, apesar do bloqueio marítimo.



Figura 9 - Fortaleza de Rhodes (1522).
Fonte: Konstantin Nossov, *The Fortress of Rhodes*, p. 52

Após vários assaltos fracassados, Mustafa Pasha ordenou um novo ataque maciço, em 24 de Setembro, dirigido principalmente contra os bastiões da Espanha, Inglaterra, Provença e Itália. Depois de um dia de combates furiosos, durante o qual o bastião da Espanha mudou de mãos duas vezes, Solimão acabou por cancelar o ataque e Mustafa Pasha foi exonerado do seu cargo.

O seu substituto foi o chefe dos *janízaros*, Ahmed Pasha, um experiente engenheiro de cerco, e os turcos passaram a concentrar os seus esforços na minagem das muralhas tentando explodi-las com minas, enquanto mantinham contínuas barragens de artilharia, para abafar o ruído das escavações e manter os defensores sob tensão.

Em 30 de Outubro, um servo de André do Amaral, Prior de Castela e Portugal, é apanhado a enviar uma mensagem ao acampamento turco; sob tortura, admite ter agido por ordem do seu Mestre. Apesar de suas negativas, Amaral foi executado em 8 de Novembro.

Outro grande ataque no final de Novembro foi repellido, mas ambos os lados estavam exaustos; os *Cavaleiros* porque estavam a chegar ao fim de sua capacidade de resistência e nenhuma força de socorro já poderia chegar a tempo; para os turcos porque o cerco se tornara num atoleiro e as suas tropas estavam cada vez mais desmoralizadas e esgotadas pelas baixas em combate e pelas doenças – nomeadamente a disenteria -- que se espalhavam nos seus acampamentos.

Solimão ofereceu aos sitiados a paz, e as suas vidas além de comida se eles se rendessem; a alternativa seria a morte ou a escravidão se os turcos fossem obrigados a tomar a cidade à força. Villiers de L'Isle-Adam concordou em negociar e foi estabelecida uma trégua de 11 a 13 de Dezembro para permitir as negociações; mas quando os moradores exigiram mais garantias para sua segurança, o Sultão ficou furioso e ordenou que o bombardeamento e os assaltos fossem retomados.

A 14 de Dezembro, a Torre da Espanha ruiu e os bastiões de Aragão, Inglaterra, Provença e Itália ameaçavam ruína, tornando a situação dos sitiados muito incerta. Com a maioria das paredes destruídas, era apenas uma questão de tempo até que a cidade tivesse de se render e, em 20 de Dezembro o Grão-Mestre pediu uma nova trégua. As negociações entre os dois campos começaram de imediato e o acordo é assinado em 22 de Dezembro.

Os cavaleiros tiveram doze dias para deixar a ilha e poderiam levar com eles suas armas e quaisquer objectos de valor ou ícones religiosos que desejassem. Os ilhéus que desejassem partir poderiam fazê-lo a qualquer momento dentro de um período de três anos. Nenhuma igreja seria profanada ou transformada em mesquita. Os que permanecessem na ilha ficariam livres de impostos otomanos por cinco anos. Em troca, Solimão exige a evacuação de todas as guarnições da Ordem no Dodecaneso.

Em 1 de Janeiro de 1523, os 180 cavaleiros e soldados sobreviventes, marcharam para fora da cidade, com bandeiras, tambores e armaduras de batalha; embarcaram nos 50 navios que haviam sido colocados à sua disposição e navegaram para Creta (uma possessão veneziana), acompanhados por cerca de 5.000 Rodianos civis.

A conquista de Rodas foi um passo importante para o controlo otomano sobre o mar no Mediterrâneo Oriental, um objectivo essencial para assegurar comunicações marítimas entre Constantinopla, o Cairo e os vários portos do Levante.

Bibliografia

BRADFORD, James C. (2004). *International Encyclopedia of Military History*. Abingdon: Routledge.

BROCKMAN, Eric (1969). *The two sieges of Rhodes, 1480–1522*. London: Murray. OCLC 251851470.

CLODFELTER, M. (2017). *Warfare and Armed Conflicts: A Statistical Encyclopedia of Casualty and Other Figures, 1492–2015*. 4th ed. McFarland. ISBN 978-0786474707.

NOSSOVOS, Konstantin e DELE, Brian (illustrator) (2010). *The Fortress of Rhodes 1309–1522*. Osprey Publishing. ISBN 978-1-84603-930-0.

SMITH, Robert Doulgas e DEVRIES, Kelly (2011). *Rhodes Besieged. A new history*. Stroud: The History Press. ISBN 978-0-7524-6178-6.

A INCRÍVEL VIAGEM DE CABO VERDE E DO GOLFO DA GUINÉ, NO FUNDO DO BRASIL. UMA EXPEDIÇÃO FEMININA EM 1550, DOÑA MENCÍA CALDERÓN E SUAS CINQUENTA DONZELAS

Comunicação apresentada pela Dra.
Nayibe Gutiérrez Montoya¹, em 6 de dezembro

Resumen: Desde el inicio de la conquista y exploración de los territorios indígenas, la Corona española entendió que la estabilidad de sus dominios ultramarinos dependía de poblaciones estables estratégicamente localizadas, razón por la que favoreció la emigración de familias. Sin embargo, no fue éste el caso de Paraguay. La primera expedición, del adelantado del Río de la Plata, Pedro de Mendoza en 1536, trajo sólo una docena de mujeres. Sería la expedición de Doña Mencía Calderón, que, tras un viaje lleno de accidentes, tormentas, naufragios, piratas e indígenas, consiguió llevar al Paraguay cerca de 50 mujeres, que fueron las responsables del establecimiento, por fin, y como Dios manda, de una colonia castellana en los confines del mundo.

Palabras claves: viaje, expedición, colonización, conquista, Adelantada.

Resumo: Desde o início da conquista e exploração dos territórios indígenas, a Coroa Espanhola entendeu que a estabilidade dos seus domínios ultramarinos dependia de populações estáveis estrategicamente localizadas, razão pela qual favoreceu a emigração de famílias. Contudo, este não foi o caso no Paraguai. A primeira expedição, pelo avanço do Rio da Prata, Pedro de Mendoza em 1536, trouxe apenas uma dezena de mulheres. Seria a expedição de Dona Mencía Calderón, que, depois de uma viagem cheia de acidentes, tempestades, naufrágios, piratas e indígenas, conseguiu levar ao Paraguai cerca de 50 mulheres, que foram responsáveis pelo estabelecimento, finalmente, e como Deus quis, de uma colônia castelhana nos confins do mundo.

Palavras chaves: viagem, expedição, colonização, conquista, Adelantada.

¹ **Dra. Nayibe Gutiérrez Montoya:** Arquitecta y doctora en Historia de América Latina por la Universidad Pablo de Olavide, Profesora en los programas de Máster, Doctorado y Postdoctorado en Historia Latinoamericana de la misma Casa. Sus principales publicaciones abordan temas vinculados con asentamientos, poblaciones, ciudades y puertos en la región Caribe, la cuenca Atlántica y la Amazonía en los períodos precolombino y colonial. Entre sus títulos están: “Las Altas culturas de la Sierra Nevada de Santa Marta. Territorio y población...”, “La ciudad, el puerto y la defensa...”, “Los ingenieros del rey en América durante el período de la ilustración”, “Ciencia y técnica en la ingeniería española en América en el período de la ilustración”, “Las ciudades olvidadas. Las sociedades originarias de la Sierra nevada de Santa Marta. Ocupación espacial y desarrollo arquitectónico. Siglos X al XVI”, “La otra frontera. El espolio perpetuo: el saqueo del patrimonio cultural indígena. El caso de la Sierra Nevada de Santa Marta, Colombia”, entre otros.

Además de los viajes que el florentino Gonzalo Coelho llevó a cabo aventurándose en aguas del sur entre 1501 y 1503, vinieron luego: el Piloto Mayor de Sevilla, Américo Vespúcio, Díaz de Solís y Vicente Yañez Pinzón en 1508, algunos al servicio del rey de Portugal o del rey de Castilla²; también podemos contar los viajes de los portugueses de João de Lisboa y Estevão Flores en 1514. Pero en realidad el viaje del piloto Juan Días de Solís en 1516 fue el primer en recibir la categoría de encargo oficial de la Corte Castellana para comandar una navegación dirigida al área. Esta es la primera expedición de la cual tenemos evidencia de que navegó con navíos europeos en el majestuoso estuario del río de la Plata³, un mar de limo que descendía de montañas muy distantes, donde, había rumores sobre la plata y el oro que alumbran al sol. Tesoros merecedores de aquellos que consiguieran superar la ferocidad de los indomables indígenas Charruas, Querandíes y Pampas.

Poco tiempo después, Fernando de Magallanes y García Jofré de Loayza⁴, también surcaron las aguas del Plata entre 1519 y 1525; aunque no éstos los hacían más en la búsqueda del paso hacia el oeste y continuaron su derrota hacia el sur. Además, la leyenda, ya difundida en la región, del desenlace de Solís no envalentonó a ningún expedicionario a dirigirse a las profundidades del gran río. Sera Herrera quien describa con mayor detalle, los actos caníbales por los que luego serán bien conocidos los indígenas del Plata⁵; de esta expedición quedaron algunos sobrevivientes que difundieron la leyenda.

Entre otras capitulaciones firmadas con el Emperador Carlos están la del veneciano Sebastián Gaboto y Diego García de Moguer⁶, en 1526. Para este entonces Moguer ya era

² HERRERA y TORDESILLAS Antonio de - **Historia General de las Indias Occidentales**. Década 1^o, libro 7^o, capítulo 9. 1601.

³ Aunque la información que tenemos sugiere que en 1512 Solís capituló con el rey Fernando para viajar con dos barcos a efectuar la demarcación de la línea del Tratado de Tordesillas. El cronista Fernández de Oviede defiende que: «Le dice río de la Plata... Llamóse primero río de Solis, fue descubierto por... aqueste Johan Diaz de Solis siendo piloto mayor... en el año de mil é quinientos é doce años». FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo - **defiende en su Natural é General Historia de las Indias**. Segunda parte, tomo 2, libro 23, capítulo 1.

⁴ Bien documentado en HERRERA Antonio de -**Historia General de las Indias Occidentales**. Década 2^o a partir del capítulo IX, pagina 228.

⁵ «Siempre que fueron costeano la tierra, hasta ponerse en el altura sobre dicha, descubrían algunas veces montañas, i otros grandes riscos, viendo gente en las riberas: i en esta del río de la Plata descubrian muchas casas de indios, i gente que con mucha atención están mirando pasar al navío, i con señas ofrecían lo que tenían, poniendo en el suelo. Juan Diaz de Solis, quiso en todo caso ver, que gente era esta, i tomar algún hombre para traer a Castilla. Salió a tierra con los que podían caber en la Barca: los indios, que tenían emboscados muchos flecheros, quando vieron a los castellanos algo desviados de la mar, dieron en ellos i rodeando, los mataron, sin que aprovechase el socorro de la artillería de la caravela: i tomando acuestas los muertos, i apartándolos de la ribera, hasta donde los del navío los podían ver, cortando las cabeças, braços, i se los comían». HERRERA Antonio de - **Historia General de las Indias Occidentales**. Década 2^o, capítulo 7 p. 10. 1601.

⁶ «Diego García de Moguer (1484-1544) estuvo al servicio de la Corona de Castilla y también de la Corona de Portugal. Como participante de la expedición Magallanes-Elcano, llegó hasta el océano Índico». MEDINA ZAVALA, José Toribio **Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata**, pp. 161-163.

un experimentado explorador dado que había sobrevivido a la expedición de Díaz de Solís y también a la de Magallanes-Elcano. Será una importante fuente de información para las siguientes campañas. La expedición de Gaboto, financiada por comerciantes y hombres de negocios, zarparon del puerto de la Coruña, con destino a las Molucas en búsqueda de las tan preciadas especias. La Coruña se había convertido en puerto único para este comercio. Pero al pasar por las costas americanas, se encontró Gaboto con sobrevivientes de varias expediciones, entre ellas la de Solís, que estaban aturdidos por una especie de psicosis colectiva, habían hecho varios intentos por alcanzar, sin éxito el interior del continente, donde, según las leyendas estaban las tan ansiadas Montañas de Plata, la laguna del Sol o el Rey Blanco de la Cordillera; además, cada cierto tiempo aparecía alguno que decía haberlo visto, haber sido testigo de uno u otro evento y sobrevivir a los enfrentamientos con los indios: llenando las cabezas de leyendas y multiplicando la codicia de los recién llegados.

Buena parte de estas fábulas provienen de los guaraníes, y fueron recogidas especialmente por uno de los naufragos de Solís, Alejo García, portugués do Alentejo, que decía haber subido al río Paraguay, atravesado el Chaco, y llegado al país de los Charcas, donde había visto metales sin límite⁷. Para Gaboto era ineludible la comprobación de dichas riquezas, en un momento en que el continente americano daba muestras de ser un continente rico, no era descabellado pensar que pudieran encontrar un El Dorado, que ya otros buscaban en la región Caribe.

Dejándose llevar por el deseo de fama y fortuna, Gaboto⁸ se anotó a la campaña del Paraguay. Siguiendo el curso del río los barcos subieron el Paraná hasta la desembocadura del río Carcarañá donde fundaron el fuerte de Santi Espíritus, que tendría una corta vida.

Es a esta altura cuando García de Moguer que pasa por la costa de Brasil, también con destino de las Molucas, se deja arrastrar a la aventura del Paraguay y se une a la campaña de Gaboto, en el convencimiento que entre los dos grupos podrían abarcar más territorio. Así pues, las dos expediciones deciden unirse y continuar subiendo los ríos para el oeste. Remontaron el Paraná y el Paraguay cerca de 1000 kilómetros hasta llegar al río Pilcomayo, aunque sin encontrar riqueza alguna sólo la de los cientos de flechas que les alcanzaban día y noche desde las riberas. Además, el fuerte de Santi Espíritus era diariamente atacado con gran éxito por los nativos que hacían honor a su fama, hasta que por fin fue saqueado y destruido, todos sus defensores muertos y mutilados.

Fue tal la pérdida de recursos, humanos y materiales, y el desgaste de ambas expediciones que no tuvieron alternativa sino la de regresar a Sevilla en 1529, extendiendo cada vez

⁷ BECCO, Horacio - **Historia real y fantástica del Nuevo Mundo**. Pp. 54-55.

⁸ MEDINA ZAVALA, José Toribio - **El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje á las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila**. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 1879. Pp. 30-32.

más las leyendas que rodeaban al gran Plata, de la famosa Montaña de plata, de El Dorado y del país de Paitití, que se acrecentaba con otras como la brumosa Sierra de la Plata y la ciudad de los Césares, que un tal Francisco César, un osado capitán que fue más allá de las pampas, afirmó haber vislumbrado, toda ella de plata: paredes y casas, y hasta las ropas de sus habitantes mágicos, todo era de metal argento, según Cieza de León, que decía haber conocido a Francisco *«é muchas veces los oía hablar, é afirmar con juramento, que vieron mucha riqueza é grandes manadas del ganado que acá llamamos ovejas del Perú, é los indios bien vestidos é de buen parecer, é otras cosas muchas que no hacen a mi escritura saberlas»*⁹.

y aunque alertaban sobre la ferocidad de lo caníbales que allí habitaban, siempre había hombre dispuestos, y cómo comprobaremos en este artículo, también mujeres, dispuestos a jugarse, la fama y la fortuna por alcanzar los tesoros más escondidos de América.

El descubrimiento del imperio Inca resultaba una confirmación de que las ciudades de plata y oro eran reales, y alimentó mucho más, si cabía, la ambición por alcanzar aquellas tierras de leyenda, el siguiente en probar suerte sería el granadino Pedro de Mendoza, quien en 1535, investido con el título de adelantado y Capitán General del Río de La plata, partió de Sanlúcar de Barrameda rumbo al sur, con cerca de 1500 personas, con aviamientos para un año, armas para enfrentar a los indígenas de fama mitológica, y trece navíos.

Mendoza realizó la primera fundación de Buenos Aires¹⁰ en 1536 y la expedición llevó a cabo la fundación de varios asentamientos más en las márgenes de los ríos Paraná y Paraguay, todos objetivos de los aguerridos indígenas de la región, Tumbúes, Payaguaes, Pampas, Querandíes, entre otros, con el precio de la vida de gran parte de la expedición. La fundación de la ciudad de Asunción por Domingo Martínez de Irala¹¹ y Juan de Salazar y Espinosa, sería, la más duradera, aquí comienza y termina la historia que vengo a compartir con ustedes.

Diez años después En 1546, llegó a la península la noticia de la peculiar cotidianidad paraguaya.

Martínez de Irala se había convertido en un patriarca, casi un cacique indígena mestizado, y había instalado en Asunción una pequeña corte guaraníca de aspecto primitivo cuanto idílico para aquellos blancos vagabundos como un retiro de oro, que consideraban muy merecido después de tantos años de viajes y sacrificios. Conocido como “el paraíso de

⁹ CIEZA DE LEON, Pedro – **Guerras civiles del Perú. Guerra de Chupas**. Madrid: Administración García Rico, tomo Segundo, capítulo LXXXV, 1553, página 300.

¹⁰ SCHMIDK, Ulrico – **Verídica descripción de varias navegaciones como también de muchas partes desconocidas, islas, reinos y ciudades (1567)**. Noribergae: Edición de Levinus Hulsius, parte IV. 1599. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo - **Natural é General Historia de las Indias**. Sevilla: Juan Cromberger, segunda parte, tomo 2, 1535. DÍAZ DE GUSMAN, Rui - **Historia argentina del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Río de la Plata**. Buenos Aires: Colección Estrada, 1943.

¹¹ Real Academia de la Historia de España [em línea] Madrid. Real Academia de la Historia, [consultado 27 de junio de 2022]. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/11895/domingo-martinez-de-irala>.

Mahoma”, según testimonio del capellán González Paniagua registrado en carta enviada por el padre Jerónimo de Ochoa Eizaguirre, al Consejo de Indias, denunciaba el estado de libertinaje en que se encontraba la provincia porque:

«Es tanta la vergüenza y poco temor de Dios que no hay entre nosotros en estar como amancebados. Afirma el Padre Francisco González Paniagua que al cristiano que está contento con dos mujeres, es porque no puede tener cuatro, y el que con cuatro porque no puede tener ocho... si no es algún pobre que baje de cinco a seis, la mayor parte de quince y de veinte de treinta a cuarenta mujeres...No se respetaban los impedimentos canónicos, ni en la línea recta ni colateral, apareándose con madres e hijas o con varias hermanas a la vez. Las palabras suegro o cuñado eran títulos honoríficos. “Las mujeres —dice el Padre González— son las que siembran y reco-gen el bastimento, y como quiera que podamos sostener con las pobres de la tierra, fue forzoso tomar cada cristiano indias de esta tierra contentando a sus parientes con rescate”»¹².

Todo el Paraguay parecía un gran harem donde las pocas mujeres españolas procedentes de las diversas empresas conquistadoras estaban en su mayoría casadas, las solteras y las criollas contraían nupcias muy tempranamente, mientras que las mestizas no siempre eran consideradas por los españoles a la hora de unirse en sagrado matrimonio, pero se unían a varias de ellas al mismo tiempo dejando un reguero de niños mestizos que colmaban las casas y aumentaba de manera espectacular la población de Asunción. De acuerdo con las declaraciones del sacerdote Francisco González de Paniagua, los conquistadores se amancebaban con las indias y, no contentos con una mujer, tenían hijos con seis o siete nativas a la vez. Otros informes enviados al Rey, de los oficiales Alonso de Angulo y Jerónimo Ochoa de Eizaguirre, confirman la situación¹³.

Dicha situación de las mujeres llegó incluso a ocasionar levantamientos de mujeres indígenas y mestizas que pasaban de mano en mano y eran entregadas, compradas y vendidas, y en muchos casos tratadas como esclava, es el caso de la conocida india Juliana, mujer del pueblo cario, una parcialidad guaraní, que fue robada de su pueblo por los españoles y forzadas a servirles y tener hijos bajo un régimen de esclavitud sexual¹⁴.

¹² Carta de Jerónimo de Ochoa Eizaguirre, al Consejo de Indias, 8 de marzo 1545 «Memorial del Padre Francisco González Paniagua», en **Revista de la Biblioteca Nacional**, Buenos Aires: Imprenta de la Biblioteca Nacional, tomo I, n.º 3, julio-septiembre (1937). Pp. 429-473.

¹³ Carta a S. M. del Río de la Plata dirigida al Cardenal Juan Tarrera, fechada el 3 de mayo 1545, Archivo General de Indias, Justicia 1131, Audiencia de Charcas n.º 78, Información de Méritos y Servicios, Buenos Aires 5. *Colección de documentos Históricos y Geográficos relativos a la conquista y Colonización Rioplatense*; Archivo Nacional de Argentina, vol. 319, fol. 23-NE.

¹⁴ ROJAS BRÍTEZ, Guillermo - Los pueblos guaraníes en Paraguay: una aproximación sociohistórica a los efectos del desarrollo dependiente, **Germinal, Centro de estudios y educación Popular**, Asunción, n.º13, junio (2012). Páginas 5-6. La india Juliana fue reconocida por ser la primera indígena que se revelaba en contra de los españoles de Asunción llegando incluso a matar a su amo y a incitar a otras mujeres a matar a los españoles. SCHVARTZMAN, Gabriela - Relatos sobre la India Juliana, Entre la construcción de la memoria y la ficción histórica. **Periódico E’a**, Asunción: Atiycom. septiembre (2020).

Alarmadas por las novedades recibidas desde el Paraguay, las altas autoridades políticas y eclesiásticas se propusieron tomar ciertas medidas al respecto. Y a pesar de los fracasos anteriores, el Río de la Plata continuó siendo un destino atrayente para muchos aventureros y expedicionarios, a pesar de que hasta el momento no hacía justicia a su nombre.

Así, en 1549 el Consejo de Indias firmó una capitulación que otorgaba a Juan de Sanabria el título de tercer adelantado del Río de la Plata¹⁵. (Adelantado era una dignidad que se recibía directamente del rey, para ejecutar una empresa difícil. El adelantado establecía un acuerdo directamente con el monarca y por encima solo tenía al virrey), su misión como adelantado era «poblar no conquistar territorios» para lo cual fue autorizado para armar una expedición conformada por unos cien hombres casados con sus respectivas familias y cierta cantidad de mujeres solteras, con el propósito de contraer matrimonio con los expedicionarios solteros residentes en el Paraguay. En total la expedición debía llevar en seis barcos a 100 familias, 250 solteros (hombres y mujeres), y otros 150 solteros, además de fundar dos pueblos: uno, fronterizo con los portugueses y otro en la entrada del Río de la Plata¹⁶.

Varios inconvenientes retrasaron la partida y, en ese lapso, Juan de Sanabria falleció en 1549 en Sevilla. Además de haber perdido el patriarca, la familia, fracturada, no tenía recursos suficientes para llevar a cabo esta empresa, por consiguiente, la campaña se reorganizó de manera diferente y la armada se dividió en dos grupos; uno dirigido por Diego de Sanabria, hijo del desaparecido adelantado, que con tan solo 17 años y heredero oficial del título, confiaba poder comandar una expedición exitosa; y por otro lado y capitaneado por su viuda, Mencía Calderón de Sanabria, lo cual a los ojos de la sociedad Sevillana de la época era una extravagancia, que una mujer que ignoraba todo lo relacionado con la mar, los viajes y los indios emprendiera una empresa de colonización de esta magnitud.

Mencía, además era la madrastra de Diego, con el cual mantenía una relación cordial, pero con quien no estaba dispuesta a compartir los privilegios de un título que consideraba no eran merecidos.

Mencia Calderón de Sanabria¹⁷, nacida en la ciudad de Medellín, Badajoz, en 1514, pertenecía a una noble familia, descendiente de Alonso García, de noble linaje, ostentaba las mismas armas que los Calderón de la Montaña y estuvo emparentada con los Cortés y los

¹⁵ *Capitulación con Juan de Sanabria. Monzón, con fecha del 22 de julio de 1547*. Archivo General de Indias, Indiferente General, 415, ff. 167v-172r.

¹⁶ GANDÍA, Enrique de - **Indios y conquistadores en el Paraguay**. Buenos Aires: A. García Santos, 1932; EZQUERRA, E. - Domingo Martínez de Irala, en BLEIBERG, German (dir.) - **Diccionario de Historia de España**, Madrid: Alianza Editorial, vol. 3, t. II, 1968, páginas. 948-951. D.L. M. 12923 - 1968.

¹⁷ *Carta de Gerónimo Ochoa de Eizaguirre al Consejo de Indias con fecha de 8 de marzo de 1545*, en **Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense**. Buenos Aires: Talleres Casa Jacobo Pauser, t. III, 1941; PLÁ, Josefina - **Algunas mujeres**. Asunción: Asociación de la Mujer Española, capítulo V. 1985.

Pizarro. Su madre, Ana de Ocampo, también se hallaba vinculada a la nobleza castellana. Mencía contrajo nupcias, con Juan de Sanabria en 1535, con quien tuvo, al menos, tres hijas «María, Mencía y la niña llamada Francisca, nacida hacia 1544»¹⁸.

Mientras Diego intentaba conseguir dinero para poner su expedición en marcha, y a pesar de la fuerte resistencia que la familia de Mencía ejercía sobre su hija y nietas, exigiéndole que recuperasen la dote y hacienda de su desaparecido esposo y que regresaran a Badajoz, casi por sorpresa y ante el asombro de todos, Mencía emprendió viaje con sus tres hijas, y más de cincuenta mujeres, entre las cuales viajaba una tal Catalina Ortiz. Solo cuatro de estas mujeres estaban casadas y el resto, todas doncellas, casaderas; eran todas de buenas familias, hermanas e hijas de significados oficiales; y podemos suponer que no había entre ellas ninguna aventurera, así como ninguna mujer de vida escandalosa. Era bien sabido que la deshonra y la vida escandalosa eran razones suficientes para que una persona y especialmente una mujer, no consiguiera su permiso para pasar a tierras americanas¹⁹.

La expedición dejó el puerto de Sanlúcar de Barrameda el día 10 de abril de 1550, la flota estaba compuesta por tres navíos: el patache *San Miguel*, la carabela *Asunción* y la nao *San Juan*. Mencía creía asegurar el éxito de la campaña si la confiaba a marinos experimentados, y nombró al ya mencionado Juan de Salazar como capitán principal. arriba mencionado, había sido uno de los fundadores de la ciudad de Asunción y recientemente había sido restaurado en su puesto por el Consejo de Indias. Ahora volvía al Paraguay con el ánimo de limpiar su nombre. También formaban parte de esta empresa los capitanes Hernando de Trejo, Hernando de Salazar, Juan de Ovando, Francisco de Becerra y el sevillano Cristóbal de Saavedra, este último, hermano del expedicionario Martín Suárez de Toledo, que se encontraba en el Paraguay desde 1542. También viajaba con doña Mencía el alemán Hans Staden, que había estado ya en Brasil años atrás, en busca de honor y gloria, y dinero, junto con una expedición portuguesa y durante su estancia conoció de primera mano el modo de vida tupinambá. Staden, también nos dejó una crónica de la expedición que nos ocupa, viaje que acabó por tornarse en una gran aventura, sobre esta crónica hablaremos más adelante.

Solo por brindar alguna información sobre la expedición de Diego Sanabria, antes de centrarnos en nuestra doña Mencía y sus mujeres. La dicha expedición consiguió salir de Sevilla varios meses después de la primera, pero nunca llegó al Paraguay. Los vientos le llevaron hacia otro rumbo; se supo que arribó a la isla Margarita, hoy la costa de Venezuela, que de allí pasó al Perú, siguiendo la ruta de Panamá, con el objetivo de llegar a Asunción, pero que antes de hacerlo tuvo un trágico final en la ciudad de Potosí²⁰.

¹⁸ QUEVEDO, R. -Noticias de parientes del Obispo Trejo y Sanabria-, en **Historia Paraguaya. Anuario de la Academia Paraguaya de la Historia, Asunción**, págs. 351-380.

¹⁹ GANDIA, J. - Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI. En **Indios y conquistadores en el Paraguay**. Librería de García Santos: Buenos Aires, Buenos Aires, 1932.

²⁰ GONZÁLEZ OCHOA, J. M.^a, -**Quién es quién en la América del Descubrimiento**. P.47.

La expedición de Mencía llegó a la isla de la Palma, en las Canarias, sin novedades, y aunque en las islas se produjo un primer intento de motín, fue rápidamente sofocado por el experimentado Hernando de Salazar. partiendo sin contratiempo de la Palma el día 15 de junio de 1550 en busca de vientos favorables, en dirección de la costa de Brasil, los vientos desviaron la flota llevándolos hacia el sur, y pasadas las islas de Cabo Verde, los navíos fueron dispersados en una noche de tormenta. El patache terminaría varado en las calmas ecuatoriales de golfo de Guinea; de la nao San Juan no se supo más, y la carabela Asunción sería encontrada, con algunos sobrevivientes en la costa de Brasil varios meses después. “Quedé solo con la capitana y conmigo todas estas señoras, mujeres y doncellas y hasta cien hombres, los más, gentes del campo”²¹, dice en sus anotaciones el capitán Juan de Salazar.

Y es que la aventura ecuatorial no terminó aquí. Tan pronto hubo algo de viento vieron aproximarse un navío que resultaba esperanzador ante la escasez de provisiones²² que nos les iba permitir alcanzar a salvo el continente americano. Cual fue la sorpresa cuando se encontraron que no eran amigos sino un navío de corsarios normandos comandados por un tal “Escorce”²³, que ante el intento de los españoles por escapar, mandó disparar una hondonada de artillería, hasta que “escuchando los llores y gritos de las mujeres y niños y viendo cuan mal les respondíamos, porque ni había artillería ni diez arcabuces, dejaron de tirar y quisieron saber qué gente éramos”²⁴.

Este suceso, aunque mencionado, ya en el informe que la propia doña Mencía ordenó redactar, poco tiempo después de llegar a Asunción, en la bitácora del capitán Juan de Salazar y en su libro de méritos, no quedan claros los acontecimientos; lo que sin duda se recoge en los tres documentos es que «las doncellas no sufrieron daño en su integridad moral», preservando así el honor ante sus futuros maridos. Según la propia Mencía: «... viniendo yo en este Patax con la gente de guerra y pobladores... se ofreció que aportando con temporal contrario hacia la costa de Malaqueta, pareció cierta vela francesa... y apoderándose de nosotros con ventajas... nos hizo fuerza é robó»²⁵.

Según las anotaciones, el Capitán y el piloto del navío Juan Sánchez de Vizcaya, se trasladaron en una chalupa a la nao francesa y allá hicieron sus capítulos, conviniendo que los franceses se apoderarían de todos los bienes de valor pero que no tocarían ni el honor de

²¹ GANDIA, Enrique -Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI. Pp. 8-13.

²² *Carta de Juan de Salazar, fechada en la laguna de Mbiazá el 1 de enero de 1552 donde refiere a la nao francesa que arribó sobre nosotros en aguas del golfo de Guinea.* En LEVILLIER, Roberto. - **Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España reunida en el Archivo de Indias (1540-1596).** Pp. 172-183.

²³ GÓMEZ-LUCENA, Eloísa, - **Vindicacion de las primeras españolas del Nuevo Mundo.** TSN N° 7, enero-junio (2019). Página 130.

²⁴ *Información de méritos de Hernando de Salazar,* en GANDIA, Enrique. -Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI. En **Indios y conquistadores en el Paraguay.** Librería de García Santos: Buenos Aires, Buenos Aires, 1932. CRUZ DE CAPRILE, Josefina - **Doña Mencía, la Adelantada.**

²⁵ *Memorias de doña Mencía escribió tras su llegada a Asunción.* En MORLA VICUÑA, Carlos, - **Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego.** F. A. Brockhaus: Leipsig, 1903.

las damas ni las armas de los soldados. Así tal cual sucedió, los corsarios abordaron el patache y lo desvalijaron ante la atónita mirada de las mujeres que ahogaban los sollozos, y la mirada aterrorizada hombres. Apenas pudieron conservar lo puesto, el honor y su navío.

Según una carta de Juan de Salazar fechada en el Puerto de San Vicente, el 25 de junio de 1550²⁶, el capitán recuerda como, una vez se vieron libres de los corsarios franceses, anduvieron navegando muchos días por debajo de la línea del Ecuador “sin saber el pilotó dónde estaba, por no tener en su carta de marear pintada la tierra de Santo Tomé”, y agrega «como gente perdida y desesperada». Como por un milagro el patache San Miguel se encontró frente a la isla de Año Bueno (Annobón), a unas treinta leguas de São Tomé, donde pasaron 50 días. Y luego de tomar provisiones de alimentos y agua, hacer las reparaciones necesarias en la embarcación y discutir si debían regresar a España, la expedición, por insistencia de doña Mencía Calderón, resuelta a cumplir la misión que se había encomendado a su marido, tomó rumbo al Río de la Plata, aunque las corrientes, como es normal en aquella latitud, envían las embarcaciones a la costa de Brasil, cerca de la isla de Santa Catarina (hoy Florianópolis).

En Santa Catarina, se encontraron con la carabela que se había separado de la nao capitana meses atrás, esta carabela venía al mando de Cristóbal de Saavedra, hijo de Hernandarias de Saavedra, correo mayor de Sevilla. Por la carta antes citada de Salazar, sabemos que de las 150 personas que salieron del puerto de Sanlúcar, a Santa Catarina llegarían 120, ochenta hombres y cuarenta mujeres. Perecieron en la travesía marítima diez mujeres y varios otros hombres, entre ellos algunos oficiales, «ningún médico, ni cirujano, ni barbero, ni medicinas, ni las sacamos de España: cada día seremos menos...», anota Salazar, de los navíos no fue posible reparar ninguno. Y Hans Staden recuerda en su libro, publicado en alemán en 1557 y que fue traducido al castellano como *Verdadera historia y descripción de un país de salvajes desnudos*, que sufrieron “mucha hambre; tuvimos que comer lagartijas, ratones y cuantos animales podíamos conseguir”²⁷.

Sin desesperar, Doña Mencía Calderón organizó a los sobrevivientes en tres grupos. El capitán Cristóbal de Saavedra con una partida de cinco soldados y una dotación considerable de indígenas, que debían dirigirse al Paraguay y anunciar de su llegada. Este grupo alcanzó Asunción a finales de 1551, debía volver prontamente con ayuda. Mencía suponía que su hijastro, Diego de Sanabria, ya se habría hecho cargo de la gobernación y que enviaría un barco en su auxilio. Pero el grupo no solo se encontró con que Diego de Sanabria no había llegado a su destino, sino que no se tenían noticias de su expedición, y el aún gobernador Domingo de Irala, reusó enviar auxilio con la excusa de carecer de navíos para llegar a Santa

²⁶ *Carta de Juan de Salazar, fechada en Puerto de San Vicente, el 25 de junio de 1550*. En, GANDIA, Enrique de – **Indios y conquistadores en el Paraguay**. Pp.134-135.

²⁷ Según el propio Staden, permaneció, durante cerca de dos años, con la comitiva de Mencía en Santa Catarina y en 1552 llegó a San Vicente, probablemente al mismo tiempo que los españoles, donde se desempeñó como artillero. En 1554 fue cautivo por los tupinambás. STADEN, Hans - **Verdadera historia y descripción de un país de salvajes desnudos que devoran hombres situado en el Nuevo Mundo** (1557). P. 37.

Catarina. A esta partida le siguió otra aún mayor compuesta por treinta soldados y otro tanto número de indios, al mando de Hernando de Salazar, que siguieron los cursos de los ríos Itabucú, Ubay y Paraná, y alcanzaron Asunción en las vísperas de Santiago de 1552. Sólo después de la llegada de Hernando, el gobernador Irala se decidió a despachar por tierra un equipo de rescate, comandado por Nufrio de Cháves²⁸, famoso ya por ser el primer español en atravesar el continente desde la costa de Brasil hasta la costa del Perú. Una comitiva acompañó a Nufrio en búsqueda de la expedición de las mujeres Sanabria, pero regresaron sin éxito.

Mientras las mujeres y hombres que habían permanecido en Santa Catarina a la espera de los auxilios, encabezado por Juan de Salazar y Mencía Calderón, se había dirigido a la región del Mbiazá²⁹, a unas veinte leguas al sur de Santa Catarina, y allí fundaron el puerto de San Francisco, acontecimiento de singular importancia, por ser éste el primer enclave hispano en la costa del Atlántico sur, en salvaguarda de la línea de Tordesillas³⁰, la ensenada se erigió en puerta de entrada de los territorios castellanos. No habrían sido más de una docena de casas en torno a una pequeña capilla dedicada a Nuestra Señora de la Gracia³¹.



Figura1. Mapa costa del Brasil. Localización Río San Francisco.

RICO BODELÓN, Oscar. – **La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778)**. Página 81.

²⁸ Se convirtió en uno de los grandes exploradores del Paraguay, fue el primero en recorrer el río Pilcomayo y llegar hasta Lima donde llegó en 1548, y de volver a Asunción con los primeros ejemplares de ovejas y cabras que entraban en el Paraguay. Nufrio fue el fundador de la ciudad de Santa Cruz en 1561, situada en la región de Chiquitos, en la región amazónica de la hoy Bolivia, y le puso como apellido «de la Sierra» ciudad extremeña donde nació. *Relación de la entrada de Nuflo de Chaves desde Asunción 1560*, Archivo General de Indias – Sevilla, Lima, n.º 119; *Cómo el muy magnífico señor capitán Nuflo de Chaves, Teniente General de Gobernador, salió desta Ciudad*, Archivo General de Indias – Sevilla, Lima, n.º 10, testimonio notarial de 1561; *Probanza de servicios, Santa Cruz, 5 Mayo 1561*, Archivo General de Indias, Patronato, n.º 115; *Probanza de servicios, La Plata, 1575*, Archivo General de Indias, Patronato, n.º 120.

²⁹ Se llamó de Mbiaza, por su nombre en guaraní que significa, la salida, ya que era la desembocadura del río del mismo nombre, llamado también San Francisco. CABRAL, Oswaldo R. – **História de Santa Catarina**. P.88.

³⁰ «Los castellanos argumentaban que la línea demarcadora discurrir al sur hasta el paralelo de 24º sur, esto es, apenas un poco al sur de São Vicente; los portugueses retarían y sostenían que la línea pasaba por la desembocadura del río de la Plata, o incluso más al este». RICO BODELÓN, Oscar. – **La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778)**. Tesis doctoral. Página 80.

³¹ RAZENTE, Nestor. – **Povoações abandonadas no Brasil**. PP. 148-152.

Sería en San Francisco donde se llevarían a cabo los primeros matrimonios entre este grupo de soldados y mujeres, una de las cuales fue la unión entre el capitán Hernando de Trejo con María de Sanabria³², hija de Mencía, que convertía a Trejo en alguacil mayor de la provincia del Paraguay, por una cláusula de las capitulaciones de Sanabria que estipulaba que quien se casase con la primera hija del adelantado ocuparía dicho cargo³³.

La comitiva pasó en San Francisco cerca de dos años, hasta que se trasladó a la ciudad de San Vicente (cerca de lo que hoy es São Paulo)³⁴, que daba nombre a la capitanía. Hay varias versiones de cómo llegaron los españoles a San Vicente, por un lado una versión defiende que, ante el riesgo que significaba tener una fundación castellana tan próxima de San Vicente, el Gobernador General de Brasil Tomé de Sousa, habría enviado una carabela con víveres que llevaba la orden de despoblar dicho puerto, y sería este el medio por el cual doña Mencía y su comitiva de cerca de 80 personas, habrían llegado a la ciudad de San Vicente, con la excusa de facilitarles los medios necesarios para llegar a la ciudad de Asunción³⁵. La otra versión deja en mejor posición a los castellanos cuando explica que sería Juan de Salazar quien habría buscado ayuda de un flamenco llamado, Pero Rose, que tenía un ingenio azucarero en las proximidades de San Vicente para que un “carabelón pequeño” con el cual “trajo a San Vicente a las mujeres y soldados que habían quedado en la isla de Santa Catarina. El gobernador Tomé de Sousa habría echado mano de artimañas políticas para retener a los castellanos en la ciudad hasta poder recibir órdenes desde Lisboa, sobre qué hacer con estas gentes³⁶.

Portugal anhelaba extenderse hacia el Río de la Plata y mediante una hábil política favorecía la salida de pasajeros castellanos hacia la metrópoli, pero retenía a cuanta gente llegaba a San Vicente, cerrando el paso a quienes deseaban engrosar el número de pobladores del Paraguay o asentarse en otros territorios hispanos. Consecuentemente, con esa política expansionista, Sousa hospedó y amparó a la expedición de Mencía Calderón, pero no permitió su salida rumbo a Asunción. Así, el resto de la armada de Sanabria permaneció en el puerto de San Vicente. Fue en San Vicente donde Mencía recibió la noticia de la desventura y muerte de su hijastro Diego Sanabria, que había conseguido partir de Sevilla con las otras 3 naves en otoño de 1552 pero que no había podido llegar al Río de la Plata, al parecer sus naves habían

³² En San Francisco nació Hernando de Trejo y Sanabria, hijo del matrimonio entre Hernando de Trejo con María de Sanabria. Otras nupcias que se llevaron en esta ciudad fueron la de Juan de Salazar con Isabel de Contreras, viuda del capitán Becerra, y de Elvira de Contreras, hija de Isabel y del citado Becerra, con el capitán Ruy Díaz de Melgarejo.

³³ *Capitulación con Juan de Sanabria. Monzón, con fecha del 22 de julio de 1547*. Archivo General de Indias, Indiferente General, 415, ff. 167v-172r.

³⁴ LAFUENTE MACHAIN, Ricardo – **Los portugueses en Buenos Aires (Siglo XVII)**. Buenos Aires: Librería Cervantes, 1931. Pp. 21-23; ALMEIDA Luis Ferrand de – **A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil**, vol.1 (1473-1700), 1957, P. 36.

³⁵ COUTO, Jorge – **A construção do Brasil. Ameríndios, portugueses e africanos, do início do povoamento a finais de Quinhentos**. PP. 241-242.

³⁶ GÓMEZ-LUCENA, Eloísa, - **Vindicacion de las primeras españolas del Nuevo Mundo**. P. 131.

sido desviadas por la mala mar hacía las costas de Tierra Firme y en su intento por llegar por tierra a Asunción había perecido en la ciudad de Potosí³⁷.

En la carta antes citada, de Juan de Salazar, firmada en San Vicente el 25 de junio de 1553 y dirigida al Rey de España, el capitán pedía «que no nos quedemos olvidados en esta tierra donde la mayor parte de los que en ella viven son malhechores desterrados de Portugal»³⁸. según los datos con los que contamos, los intentos efectuados desde Madrid fueron infructuosos y el cautiverio en Santos se extendió por cerca de dos años³⁹, cuando Mencía, aprovechando un viaje de inspección del regente lusitano, escapó, llevándose a todas las mujeres con ella de regreso a San Francisco, algunas fuentes indican que es posible que los padres Nóbrega y Anchieta hubieran intermediado para dejar marchar a la comitiva de mujeres. En San Francisco construyeron un fuerte, con la ayuda de indígenas de la región, con la esperanza que llegaría el tan ansiado auxilio.

Por su parte, también Juan de Salazar trató en secreto su huida de aquel territorio, con unos comerciantes portugueses, los hermanos Goes, a cambio de su colaboración para llegar al Paraguay. Según las anotaciones de Salazar, en carta firmada el 20 de marzo de 1556 en la ciudad de Asunción⁴⁰, Cipriano Goes, su hermano y su esposa, seis soldados portugueses, más una docena de españoles, un comerciante genovés, Salazar, su mujer Doña Isabel de Contreras, dos hijas suyas y otras tres mujeres casadas salieron de San Vicente y llegaron a Asunción al cabo de seis meses de grandes trabajos, entre los que estuvieron los enfrentamientos con indígenas tupi, información que tenemos gracias a las anotaciones de los jesuita Manuel de Nobrega y José de Anchieta⁴¹, que se encontraba en evangelizando entre los tupi y los tamoyos.

Mencía esperó en vano el ansiado socorro y en vista que éste nunca llegó, y después de llevar cerca de 5 años en tierras americanas, decidió emprender también el viaje hacia el este,

³⁷ NAVARRO DEL CASTILLO, Vicente. – **La epopeya de la raza extremeña en Indias**. P. 24.

³⁸ *Carta de Juan de Salazar, fechada en la 25 de junio de 1553 y dirigida al Rey de España, en la que se explica la situación de los españoles retenidos en la villa y capitanía de San Vicente*. En PRIETO, Justo Pastor - **Paraguay, la Provincia gigante de las Indias**. Buenos Aires: Ed. Ateneo, 1951. Pp. 67-68; MASSARE DE LOSTIANO-VSKY, Olinda - **La instrucción pública en la época colonial**. Asunción: Escuela Técnica Salesiana, 1975.

³⁹ PLÁ, Josefina, - **Algunas mujeres**. Cap V.

⁴⁰ Según esta misma fuente serían ellos, los hermanos Goes y un genovés de nombre Justiniano, los responsables de conducir los primeros ejemplares de ganado vacuno al Paraguay en 1555 (seis vacas y un toro) que se reproducirían con gran éxito y que se extendió rápidamente en las pampas del Río de la Plata. Real Academia de la Historia de España [en línea] Madrid. Real Academia de la Historia, [consultado 27 de junio de 2022]. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/6113/juan-de-salazar-de-espinoza>.

⁴¹ ANCHIETA, José de - *Informação do Brasil e de suas Capitanías* (1584). En **Jornal do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro**: Rio de Janeiro, vol. IV. 1844. ANCHIETA, José de - **Informações e fragmentos históricos (1584-1586)**, Rio de Janeiro, 1886. NOBREGA, Manuel da, - **Informação das terras do Brasil** (1549). Río de Janeiro, 1844. NOBREGA, Manuel da, *Cartas do Brasil* (1549-1560). En **Cartas Jesuíticas**, Río de Janeiro, 1844. CAVALCANTI MARTINI, Lavinia – *Guerreros antropófagos. La visión europea del indígena brasileño y la obra del P. Anchieta*. Instituto de Estudios Canarios: España. ISBN 84-88366-20-5.

luego de que el fuerte de San Francisco fuera sitiado y casi destruido en su totalidad por los indígenas carios. Doña Mencía no se acobardó, embolsó sus pertenencias envueltas en toldos, buscó indígenas colaboradores, advirtió a los soldados, vistió a sus hijas y a las cuarenta mujeres que le quedaban, las organizó en tren de viaje y partió de San Francisco en febrero de 1555, según informes, contaban con la ayuda del mestizo Díaz avezado conocedor de aquellas tierras y gentes. Así, cruzando selvas, pantanales y montañas, subieron el Mbiazá (Itapocú) cruzaron el Paraná, aproximadamente en noviembre estaban al norte de las cataratas del Iguazú⁴²; fue-

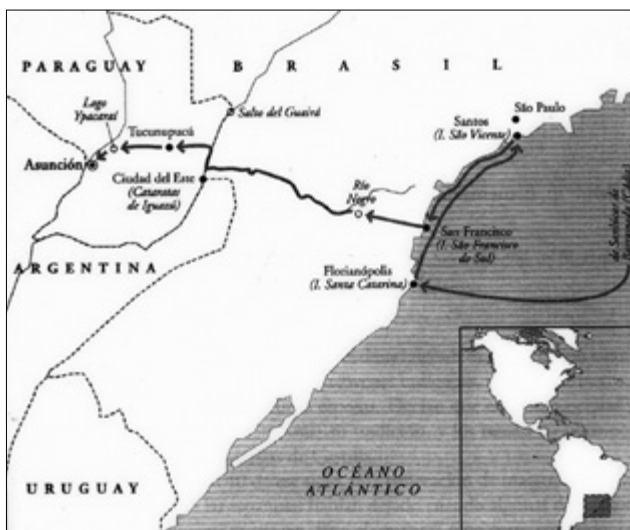


Figura 2. Derrotero viaje de expedición Doña Mencía Calderón desde San Francisco hasta Asunción. GÓMEZ-LUCENA, Eloísa, - **Vindicacion de las primeras españolas del Nuevo Mundo**. P. 130.

ron negociando con todos los pueblos indígenas que encontraban, entre los que estaban los tamoyos, con reputación de antropófagos; dejando incluso, algún varón español en calidad de detenido, con la promesa de regresar con bastimentos y regalos para su rescate. Así, la maltrecha empresa de Sanabria llegó, por fin, a Asunción, en dos tandas. La primera, en la que llegó Salazar, los comerciantes portugueses y las vacas, las primeras en llegar al Paraguay, arribó en octubre de

1555 y la otra, encabezada por Mencía y Hernando de Trejo en compañía de cuarenta mujeres, alcanzaron por fin la ciudad en mayo 1556, luego de 6 años de haber salido de Sevilla y unos 17 mil kilómetros recorridos, sobreviviendo a naufragios, hambrunas, cautiverio y penalidades de todo tipo.

Ni bien llegada la expedición de Mencía, Irala solicitó a Trejo explicaciones del abandono de San Francisco. La imperdonable falta de desamparar aquel puerto hizo perder a España un vasto y rico territorio, pero, sobre todo, un bastión con el cual se detendría el expansionismo portugués⁴³. Como sanción por el lamentable hecho, Trejo permaneció detenido por un tiempo y no pudo ejercer el cargo de alguacil mayor, concedido en la capitulación de su suegro.

⁴² GÓMEZ-LUCENA, Eloísa, - **Vindicacion de las primeras españolas del Nuevo Mundo**. P. 130.

⁴³ Informe sobre el Puerto de Viaça «Mbiazá, Río San Francisco», Archivo General de Indias, Indiferente General, 424, Libro 22, Fol.183.

Las damas y damiselas, que no traían la belleza de aquellas que seis años antes habían salido de España, fueron recibidas como si fueran vírgenes de las de los altares de la iglesia y todos los hombres en la provincia apresuraron a elegir mujer y contraer matrimonio como lo mandaba la iglesia y la Corona;

«pero si París bien valió una misa, un marido héroe y además candidato a unas cargas de oro o plata, bien merecía todo lo sufrido y soportado, al lado de lo cual eran ya poca cosa unos tiznaños y rasguños, un poco de hambre y otro mucho de ganas de comer; abundancia de sustos, y copia de ampollas en los atormentados pies, obra de los irremediables chapines»⁴⁴

Las recién llegadas despertarán una animadversión entre las mujeres locales, y tres clanes femeninos se disputaron la supremacía sociopolítica: las hispanas Sanabria Calderón, las criollas Mendoza Angulo Manrique y las mestizas Irala. Es de notar que las mujeres representantes de los tres grupos eran esposas de capitanes españoles que de una u otra manera pretendían el poder. Sus enfrentamientos sociales no sólo dividieron a la comunidad local, sino que además acentuaron las diferencias políticas entre los conquistadores.

El 21 de agosto de 1564, Mencía comenzó a redactar un extenso informe sobre los sucesos ocurridos desde la muerte de su marido hasta su llegada al Paraguay, en el cual señaló que partió de Sevilla con sus tres hijas doncellas: María, Mencía y la niña llamada Francisca, nacida hacia 1544. Hernando de Trejo testificó en aquel informe en 1557 poco antes de morir. Su esposa, María de Sanabria, se casó en Asunción con otro importante capitán, Martín Suárez de Toledo, teniente gobernador en 1572, tras la deposición de Felipe de Cáceres del Gobierno. Por su parte, Mencía Sanabria, la segunda hija de Mencía Calderón, casada con el hermano del anterior, el capitán Cristóbal de Saavedra, participó junto a su esposo en la travesía llevada a cabo hacia el Perú y más tarde se estableció en Santa Cruz de la Sierra. La tercera hija del matrimonio Sanabria Calderón, Francisca Rangel, se casó con el capitán Pedro de Ovelar.



Figura 3. Representación moderna de Úrsula de Irala, una de las primeras mestizas del Paraguay, hija del gobernador Domingo Martínez de Irala y su sirvienta guaraní Leonor de América. Imagen obtenida de Página Web de la Familia García-Mansilla [en línea] Santander. Familia García-Mansilla, [consultado 18 de abril de 2023]. Disponible en la página: <http://www.losgarcia-mansilla.com>.

⁴⁴ PLÁ, Josefina, - **Algunas mujeres**, capítulo V.

Me gustaría cerrar con una reflexión al respecto de las fuentes de información revisadas para esta investigación. Los ya documentos citados de Juan de Salazar, entre las que están sus memorias, su bitácora de viaje y cartas escritas a la Corona y a otras instituciones y amigos en Madrid y otros lugares de la península, así como las descripciones que realiza el cronista Hans Staden, muestran un mundo de violencia, muerte y enfrentamientos, no sólo contra los indígenas sino muchas veces también entre los mismo españoles, un mundo donde los intereses personales están por encima de los generales; sin embargo las descripciones de Doña Mencía encierran un mundo de retos, superación, negociación y sobrevivencia, en las que las mujeres velaron por la sobrevivencia de todas, y llegaron a convertirse en un factor político, económico y social clave en la colonización de un territorio que hasta ese momento era considerado uno de los más desconocidos y salvajes del continente Latinoamericano. «Doña Mencía se movía por la selva brasileña como entre los encinares extremeños, sin sorpresa ante la jeringonza de los volátiles ni pasmo antes los frondosos parajes. Atenta tan solo a los obstáculos que le salían al camino en el cumplimiento de su misión»⁴⁵.

Según testimonio de doña Catalina Ortiz, recogido en una probanza que se encuentra en el Archivo General de Indias, señala que:

«En la dicha ciudad de Santa Cruz de la Sierra, a diez y siete días del mes de septiembre de mil e quinientos y noventa y ocho años, la dicha Catalina Ortiz... en esta causa para la dicha probanza... De la primera pregunta dixo: Que esta testigo conoció a la dicha doña Mencía Calderón en la ciudad de Sevilla, tiempo de quarenta años, hasta que murió en esta dicha ciudad abra cinco años poco más o menos de vista, trato y conversación que con ella tuvo en dicho tiempo, porque desde la dicha ciudad de Sevilla vinieron esta testigo y el capitán Francisco Durán su marido en el navío en que vino la dicha doña Mencía calderón»⁴⁶.

La información con la que contamos, nos indica que Mencía se había trasladado a Santa Cruz de la Sierra en el éxodo de 1564, donde vivió hasta su muerte en 1593, con una gran hacienda y rodeada de nietos y nietas. Su numerosa descendencia hace parte de la elite económica y política de la región que incluye Paraguay, el norte de la Argentina (Tucumán, Misiones, Santa Fe, Corrientes) y los estados de Matto Grosso y Mato Grosso do Sul y por supuesto Bolivia⁴⁷.

⁴⁵ GÓMEZ-LUCENA, Eloisa, - **Expedición al paraíso**. Sevilla: Espuela de Plata, página 228. ISBN 978-84-96133-10-5. SANABRIA FERNÁNDEZ H., - **Crónica Sumaria de los Gobernadores de Santa Cruz, 1560-1810**, Pp. 9-11. DÍAZ PÉREZ N. - **Diccionario Histórico, Biográfico, Crítico y Bibliográfico de Autores, Artistas y Extremeños Ilustres**. P. 181.

⁴⁶ *Probanza firmada con fecha de 17 de septiembre de 1598 en la cual la Sr. Catalina Ortiz hace una declaración que en esa ciudad de Santa Cruz de la Sierra vivió doña Mencía vivió y que murió aquí hará unos cinco años, o sea hacia 1593*, Archivo General de Indias, Audiencia de Charcas, 82, nº 5. ZUBIZARRETA, C. - **Cien Vidas Paraguayas**. Pp. 29-30.

⁴⁷ SANABRIA FERNÁNDEZ H., - **Crónica Sumaria de los Gobernadores de Santa Cruz, 1560-1810**. P. 31. DÍAZ PÉREZ N., - **Diccionario Histórico, Biográfico, Crítico**... P. 181.

BIBLIOGRAFÍA

ALMEIDA, Luis Ferrand de – **A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil, vol.1 (1473-1700)**, 1957.

BECCO, Horacio - **Historia real y fantástica del Nuevo Mundo**. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, 1992. ISBN: 980-276-168-0.

CABRAL, Oswaldo R. – **História de Santa Catarina**. Plano Nacional de Educação. Secretaria de Educação e Cultura. Brazil 1968.

CAVALCANTI MARTINI, Lavinia – **Guerreros antropófagos. La visión europea del indígena brasileño y la obra del P. Anchieta**. Instituto de Estudios Canarios: España. ISBN 84-88366-20-5.

COUTO, Jorge – **A construção do Brasil. Ameríndios, Portugueses e Africanos, do início do povoamento a finais de Quinhentos**. Lisboa: Edições Cosmos 2ª edición, 1997, pp. 241-242 ISBN 978-972-808-185-0.

CRUZ DE CAPRILE, Josefina - **Doña Mencía, la Adelantada**. La Rreja: Buenos Aires, 1960. ISBN 978- 987-458-512-7.

DÍAZ DE GUSMAN, Rui - Historia argentina del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Río de la Plata. Buenos Aires: Colección Estrada, 1943.

EZQUERRA, E. - Domingo Martínez de Irala, en BLEIBERG, German (dir.), **Diccionario de Historia de España**, Madrid: Alianza Editorial, vol. 3, t. II, 1968, pp. 948-951. D.L. M. 12923 – 1968.

GANDÍA, Enrique de (edit.) - **Indios y conquistadores en el Paraguay**. Buenos Aires: A. García Santos, 1932.

GANDIA, Enrique - **Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI. En Indios y conquistadores en el Paraguay**. Librería de García Santos: Buenos Aires, Buenos Aires, 1932.

GÓMEZ-LUCENA, Eloisa - **Expedición al paraíso**. Sevilla: Espuela de Plata. ISBN 978-84-96133-10-5.

GÓMEZ-LUCENA, Eloísa - **Vindicacion de las primeras españolas del Nuevo Mundo**. Transatlantic Studies Network, TSN N° 7, enero-junio (2019). Página 130. DOI: <https://doi.org/10.24310/TSN.2019.vi7>.

GONZÁLEZ OCHOA, J. M.^a - **Quién es quién en la América del Descubrimiento**. Editorial Acento: Madrid, 2003. ISBN 978-844-830-735-6.

LAFUENTE MACHAIN, Ricardo – **Los portugueses en Buenos Aires (Siglo XVII)**. Buenos Aires: Librería Cervantes, 1931.

MASSARE DE LOSTIANOVSKY, Olinda - **La instrucción pública en la época colonial**. Asunción: Escuela Técnica Salesiana, 1975.

MEDINA ZAVALA, José Toribio - **Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata**. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1908.

NAVARRO DEL CASTILLO, Vicente – **La epopeya de la raza extremeña en Indias**. Vespasiano: Mérida, 1978. ISBN 84-400-5359-2.

PLÁ, Josefina - **Algunas mujeres**, Asunción: Asociación de la Mujer Española, capítulo V. 1985.

QUEVEDO, R. - **Noticias de parientes del Obispo Trejo y Sanabria. En Historia Paraguaya. Anuario de la Academia Paraguaya de la Historia.** Asunción, vol. XXXIX, (1999). Año 59, n° 233, 1999, pp. 351-380. ISSN 0004-0452.

RAZENTE, Nestor - **Povoações abandonadas no Brasil.** SciELO: Rio de Janeiro, 2017. ISBN 978-857-216-908-0.

RICO BODELÓN, Oscar – **La Ocupación Española de Santa Catarina (1777-1778).** Tesis doctoral Facultad de Geografía e Historia Universidad de Salamanca. s/e, 2013.

ROJAS BRÍTEZ, Guillermo - **Los pueblos guaraníes en Paraguay: una aproximación sociohistórica a los efectos del desarrollo dependiente,** Germinal, Centro de estudios y educación Popular, Asunción, n°13, junio (2012).

SANABRIA FERNÁNDEZ, H. - **Crónica Sumaria de los Gobernadores de Santa Cruz, 1560-1810,** Santa Cruz de la Sierra, Universidad Boliviana René Moreno, 1975.

SCHVARTZMAN, Gabriela - **Relatos sobre la India Juliana, Entre la construcción de la memoria y la ficción histórica.** Periódico E'a, Asunción: Atiycom. septiembre (2020).

STADEN, Hans - **Verdadera historia y descripción de un país de salvajes desnudos que devoran hombres situado en el Nuevo Mundo (1557).** Stockecero: Doral, Fl. 2013. ISBN 978-1-934768-69-3.

ZUBIZARRETA, C. - **Cien Vidas Paraguayas.** Buenos Aires: Editorial Nizza, 1961.

FUENTES

Capitulación con Juan de Sanabria. Monzón, con fecha del 22 de julio de 1547. Archivo General de Indias, Indiferente General, 415, ff. 167v-172r.

Carta a S. M. del Río de la Plata dirigida al Cardenal Juan Tarrera, fechada el 3 de mayo 1545, Archivo General de Indias, Justicia 1131, Audiencia de Charcas n.º 78, Información de Méritos y Servicios, Buenos Aires 5.

Carta de Gerónimo Ochoa de Eizaguirre al Consejo de Indias con fecha de 8 de marzo de 1545, en Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense. Buenos Aires: Talleres Casa Jacobo Pauser, t. III, 1941.

Carta de Jerónimo de Ochoa Eizaguirre, al Consejo de Indias, 8 de marzo 1545 «Memorial del Padre Francisco González Paniagua», en Revista de la Biblioteca Nacional, Buenos Aires: Imprenta de la Biblioteca Nacional, tomo I, n.º 3, julio-septiembre (1937).

Colección de documentos Históricos y Geográficos relativos a la conquista y Colonización Rioplatense; Archivo Nacional de Argentina, vol. 319, fol. 23-NE.

Cómo el muy magnífico señor capitan Nuflo de Chaves, Teniente General de Gobernador, salió desta Ciudad, Archivo General de Indias – Sevilla, Lima, n.º 10, testimonio notarial de 1561.

Informe sobre el Puerto de Víaça «Mbiazá, Río San Francisco», Archivo General de Indias, Indiferente General, 424, Libro 22, Fol.183.

Probanza de servicios, La Plata, 1575, Archivo General de Indias, Patronato, n.º 120.

Probanza de servicios, Santa Cruz, 5 mayo 1561, Archivo General de Indias, Patronato, n.º 115.

Probanza firmada con fecha de 17 de septiembre de 1598 en la cual la Sr. Catalina Ortiz hace una declaración que en esa ciudad de Santa Cruz de la Sierra vivió doña Mencía vivió y que murió aquí hará unos cinco años, o sea hacia 1593, Archivo General de Indias, Audiencia de Charcas, 82, n.º 5.

Relación de la entrada de Ñufrio de Chaves desde Asunción 1560, Archivo General de Indias – Sevilla, Lima, n.º 119.

ANCHIETA, José de - **Informação do Brasil e de suas Capitanías** (1584). En *Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*: Rio de Janerio, vol. IV. 1844.

ANCHIETA, José de - **Informações e fragmentos históricos (1584-1586)**, Rio de Janeiro, 1886.

Carta de Juan de Salazar, fechada en la 25 de junio de 1553 y dirigida al Rey de España, en la que se explica la situación de los españoles retenidos en la villa y capitanía de San Vicente. En PRIETO, Justo Pastor - **Paraguay, la Provincia gigante de las Indias**. Buenos Aires: Ed. Ateneo, 1951.

Carta de Juan de Salazar, fechada en la laguna de Mbiazá el 1 de enero de 1552 donde refiere a la nao francesa que arribó sobre nosotros en aguas del golfo de Guinea. En LEVILLIER, Roberto - **Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España reunida en el Archivo de Indias (1540-1596)**. Madrid: Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, vol. I, 1916, pp. 168-183.

Carta de Juan de Salazar, fechada en Puerto de San Vicente, el 25 de junio de 1550. En, GANDIA, Enrique de - **Indios y conquistadores en el Paraguay**. Buenos Aires: A. García Santos, 1932.

CIEZA DE LEON, Pedro - **Guerras civiles del Perú. Guerra de Chupas. Madrid: Administración García Rico**, tomo Segundo, capítulo LXXXV, 1553.

DÍAZ PÉREZ, N. - **Diccionario Histórico, Biográfico, Crítico y Bibliográfico de Autores, Artistas y Extremeños Ilustres**, vol. I, Madrid, Pérez y Boix Editores, 1884.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo - defiende en su **Natural é General Historia de las Indias**. Segunda parte, tomo 2, libro 23, capítulo 1.

HERRERA y TORDESILLAS, Antonio de - **Historia General de las Indias Occidentales**. Década 1º, libro 7º, capítulo 9. 1601.

Información de méritos de Hernando de Salazar, en GANDIA, Enrique. - Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI. En *Indios y conquistadores en el Paraguay*. Librería de García Santos: Buenos Aires, Buenos Aires, 1932.

MEDINA ZAVALA, José Toribio - **El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje á las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila**. Santiago de Chile: Universidad de Chile, 1879.

Memorias de doña Mencía escribió tras su llegada a Asunción. En MORLA VICUÑA, Carlos, - **Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego**. F. A. Brockhaus: Leipsig, 1903.

NOBREGA, Manuel da - **Informação das terras do Brasil (1549)**. Río de Janeiro, 1844.

NOBREGA, Manuel da - Cartas do Brasil (1549-1560). **En Cartas Jesuíticas**, Río de Janeiro, 1844.

SCHMIDK, Ulrico - **Verídica descripción de varias navegaciones como también de muchas partes desconocidas, islas, reinos y ciudades (1567)**. Noribergae: Edición de Levinus Hulsius, parte IV, 1599.

WEBGRAFÍA

Página Web de la Familia García-Mansilla [en línea] Santander. *Familia García-Mansilla*, [consultado 18 de abril de 2023]. Disponible en la página: <http://www.losgarcia-mansilla.com>.

Real Academia de la Historia de España [en línea] Madrid. *Real Academia de la Historia*, [consultado 27 de junio de 2022]. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/11895/domingo-martinez-de-irala>.

Real Academia de la Historia de España [en línea] Madrid. *Real Academia de la Historia*, [consultado 27 de junio de 2022]. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/6113/juan-de-salazar-de-espinoza>.

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÊMICO DE 2022

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha.
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 13 de dezembro

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

Hoje, a menos de um mês da sessão de encerramento do XVII Simpósio de História Marítima que fechou quatro anos de trabalhos ligados à comemoração dos 500 anos do feito de Magalhães, pode felizmente estar connosco numa clara demonstração da importância que também tem para si e para a Marinha a vertente cultural e académica.

Já com um ano de mandato cumprido como Comandante da Marinha e agora com responsabilidades acrescidas como membro efetivo da classe de Artes, Letras e Ciências desta Academia, considero ser o momento para fazer um convite a Vossa Excelência. Muito gostaríamos que, no âmbito da sessão anual que dedicaremos mais uma vez ao Dia da Marinha, em Maio de 2023, pudesse o Comandante da Marinha apresentar a este auditório a Marinha “holística, pronta, útil, focada, significativa e tecnologicamente avançada” que está a construir e dizer-nos como é que ela pode, melhor e decisivamente, contribuir para o cumprimento da sua nobre missão. A Academia espera que possa aceitar este desafio que lhe fazemos.

Através da sua pessoa, Senhor Almirante, cumprimento todos os militares presentes.

Cumprimento todos os académicos presentes. Senhores convidados, sejam todos bem-vindos.

A preceder o início desta sessão assistimos à imposição pelo Almirante CEMA de condecorações a duas Praças que prestam serviço nesta Academia. Solicitei que assim fosse para que a cerimónia acontecesse no ambiente de trabalho dos condecorados e perante esta assembleia que bem os conhece. O trabalho, dedicação e profissionalismo destes homens, essencial para que esta Academia, com uma tão diminuta guarnição, possa continuar a acontecer, assim o justificava.

Este não é o tempo de balanços do que se fez ou não fez ou do que se irá fazer no próximo ano, o que será matéria para a habitual Assembleia de Académicos, a realizar no início de 2023. Mas é certamente tempo para se refletir sobre a importância do mar na nossa história e na nossa cultura.

A análise da cultura de um Povo passa também pelo estudo da descrição de vidas e obras, de valores que podem ser tidos como parte de uma ordem intemporal referente à condição humana. Tal como um indivíduo, uma cultura compõe-se de inúmeras características particulares que a definem como única e na impossibilidade de reviver um determinado período da história, é também à cultura que recorremos para compreender como viviam e pensavam aqueles que viveram antes de nós.

Alguns pensadores afirmam que uma cultura pode ser descrita com o auxílio de três categorias: a categoria do “ideal”, aliada a processos de busca constante da superação de si mesma; a categoria “social” relacionada com os movimentos sociais e a categoria do “documental”, na qual reside a produção de trabalho intelectual e onde encontramos a literatura.

Com o auxílio desta categorização procuramos selecionar testemunhos que constituam um fio condutor entre cultura, identidade e sociedade, dada a possibilidade de que todas as questões que se encontram relacionadas com o significado da cultura sejam as mesmas que se refletem nas mudanças que ocorreram, ao longo do tempo, nas sociedades.

É praticamente irrealizável para nós, indivíduos do século XXI, observar na essência o passado seiscentista. Podemos idealizar, mas essa imagética mental ficará eternamente aquém do real. Munimo-nos pois de descrições textuais numa tentativa de colmatar as distorções da visão moderna. A literatura, com a sua característica “documental”, providencia ecos culturais que nos permitem estudar períodos e eras num sentido mais amplo.

Todo este texto para vos dizer que a poesia épica que Luís Vaz de Camões nos deixou em “Os Lusíadas” - corpus desta comunicação, naquela que é a primeira epopeia portuguesa, se assume como mais que uma simples narrativa literária. Esta é, possivelmente, a obra mais representativa da cultura portuguesa que constitui uma autêntica homenagem à memória e à identidade de um Povo com uma vincada ligação ao Mar e que se mantém mais atual que nunca.

Quando no Conselho Académico se pensou quem seria a pessoa a convidar para que os 450 anos da publicação da primeira edição desta obra não fossem esquecidos, imediatamente surgiu o nome do Professor Artur Anselmo, a quem pedi que considerasse o tema “Os Lusíadas e o Mar”. Com a sua bem conhecida boa vontade e disponibilidade para colaborar com a Academia de Marinha, de imediato aceitou.

Mas quem é o Professor Artur Anselmo? A sua genuína modéstia apenas foi capaz de produzir três linhas ilustrativas do seu percurso de vida académica que passo a ler: “*Doutorado pela Universidade de Paris-Sorbonne. Professor catedrático jubilado de Língua, Literatura e Cultura Portuguesas, Semiologia, Cultura Clássica Greco-Latina e História do Livro*”.

De facto, estas três linhas já dizem muito, mas posso acrescentar um pouco mais. Presidente da Academia das Ciências por mais que um mandato, crítico público do Acordo Ortográfico de 90, foi aluno de Vitorino Nemésio. Tem uma vastíssima obra publicada em livros, capítulos de livros e entradas de dicionários ou enciclopédias, onde os temas livros, Camões, tipografia, imprensa e incunábulo portugueses em latim são recorrentes. De uma sua entrevista relativamente recente, retiro apenas duas frases: “*rive a felicidade de nascer numa família onde os velhos ensinavam muita coisa*” e “*Já dei 400 aulas sobre os Lusíadas e preparei 400 aulas dos Lusíadas. Não conseguia dar uma aula sem a preparar meticulosamente*”.

Já todos perceberam que vamos assistir a mais uma aula, meticulosamente preparada. Vamos ouvir o Professor Artur Anselmo.

Muito obrigado.

Academia de Marinha, Lisboa, em 13 de dezembro de 2022

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

“OS LUSÍADAS” E O MAR

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Artur Anselmo de Oliveira Soares, em 13 de dezembro

Se há assunto apaixonante em torno d' *Os Lusíadas*, é aquele que diz respeito às “cousas do mar”, evocadas por Luís de Camões na estância 16 do canto V do poema épico dado à estampa em 1572. De facto, como lembra alguns Joaquim Nabuco:

“Camões passou vários anos da sua vida no mar, numa época em que a navegação à vela criava uma certa intimidade com ele, tanto em tempo de bonança como em períodos de tempestade, intimidade completamente desconhecida agora que o reinado dos ventos chegou ao seu termo. Esta longa, silenciosa e profunda comunhão transparece em quase todas as suas estrofes. *Os Lusíadas* são um poema para ler sobre a ponte de um navio, à sombra das velas.”¹

Antes de entrar, com licença dos especialistas aqui presentes, no tema da presença do mar n' *Os Lusíadas*, devo declarar, com sinceridade de qualquer leigo na matéria, que não tenho competência científica para me pronunciar acerca dos conhecimentos náuticos do poeta, assunto da especialidade, por exemplo, do Almirante Vicente de Almeida d'Eça (a favor de Camões) ou do saudoso Professor Luís de Albuquerque, segundo o qual, aliás, o vocabulário do marinharia estaria “pobrementemente” representado nos versos d' *Os Lusíadas*.² A estas duas posições acrescentaria eu uma outra, do eminente camonista Professor Hernâni Cidade, na qual este afirmava:

“Camões era acima de tudo um poeta, e muito mais lhe interessava a eficiência poética ou artística da sua linguagem do que a riqueza tecnológica da mesma. (...) Mais de uma vez, poderá ter resultado de preferência estética aquilo que se julga proveniente de deficiência de conhecimento.”³

Feita esta observação cautelar, que se ajusta ao temperamento de quem - como é o meu caso - passou meio século da vida docente a aconselhar aos seus alunos toda a prudência no juízo crítico das fontes escritas, começo por lembrar as observações de Pedro Nunes, no segundo quartel do século XVI, quando escrevia no seu *Tratado em defensam da Carta de Marear*:

“Ora manifesto lhe que estes descobrimentos costas ilhas e terras firmes não se fizeram indo a acertar, mas partiam os nossos mareantes mui ensinados e providos de estormentos e regras de astrologia e geometria.”⁴

¹ Cit. em LE GENTIL, Georges – **Camões**, p. 263.

² ALBUQUERQUE, Luís – “Reflexões sobre *Os Lusíadas*”, pp. 397-405.

³ CIDADE, Hernâni – loc.cit. na nota anterior, p. 405.

⁴ NUNES, Pedro – “*Tratado em defensam da Carta de Marear*”, pp. 175-176.

Que muita coisa tinha mudado, na segunda metade do século XVI, em matéria de observação do mar, prova-o, sem dúvida, o facto de a navegação se ter aliado, então, não somente à astronomia, mas também – e sobretudo – à geometria e ao cálculo matemático. Assim, não era de estranhar que, após o desembarque das naus na baía de Santa Helena, na costa ocidental africana, Vasco da Gama fosse visto pela marinhagem a montar um astrolábio de madeira sobre um tripé:

“Porém, eu, c’os pilotos, na arenosa/praiã – diz Gama na estância 26 do canto V d’*Os Lusíadas* –, por vermos que parte estou, /me detenho em tomar do Sol a altura /e compassar a universal pintura.”

Como o texto camonianiano deixa supor, era já então pacífica a lição de Pedro Nunes no seu *Tratado da Esfera*, editado em 1537 e objecto das aulas de Matemática do autor na Universidade de Coimbra. O peso dos argumentos científicos não contribuía senão para confirmar a opinião dos “rudos marinheiros que têm por mestria a longa experiência”, a que alude Camões na estância 17 do mesmo canto V. Lembre-se, a propósito, que ao inventar do nónio se deve também o avanço nos estudos de loxodromia, isto é, da curva descrita pelo navio cortando o meridiano sob um ângulo constante.

É no canto V, também, que se evoca, em termos de actualidade intemporal, a vida a bordo dos navios, desde a saída da armada do porto de Lisboa (5 de julho de 1497) até à chegada dos marinheiros, na costa oriental de África, a Moçambique e a Mombaça. A informação minuciosa acerca destes eventos tinha-a prestado, no canto IV, o próprio Vasco da Gama, após a intervenção do Velho do Restelo a amaldiçoar a chamada “política de transporte” dos súbditos portugueses.

O Leitor d’*Os Lusíadas* ficara, entretanto, informado, sucessivamente, da derrota pelos Açores e costa do Mediterrâneo, Ilha da Madeira, Costa da Bastaria, Senegal, Canárias, Ilha de Santiago de Cabo Verde, Jalofo e Mandiga, Congo e Zaire; da passagem do Equador, do desembarque em Santa Helena e, após a aventura de Fernão Veloso, do encontro com o Adamastor. Seguem-se, na costa oriental africana, os episódios da chegada a Sofala, da entrada no rio dos Bons Sinais e da chegada a Moçambique e Mombaça, tudo a preceder a intervenção de Vasco da Gama, na qual o chefe da armada portuguesa declara: “A verdade que eu conto, nua e pura, vence toda grandiloquia escritura.”

Da experiência dos próprios marinheiros, recomendada n’*Os Lusíadas* para o estudo das “perigosas cousas do mar que os homens não entendem”, dessa experiência provém, em parte, a autoridade em que o poeta, ao despedir-se, declara:

“A disciplina militar prestante/não se aprende, senhor, na fantasia, /sonhando, imaginando ou estudando, /senão vendo, tratando e pelejando” (Canto X, est. 153).

O programa essencial da navegação no alto mar assentava, obviamente, no conhecimento da posição das embarcações, combinando os dados da longitude e da latitude, assim

como na medição da distância percorrida ao longo de um meridiano, utilizando-se, para tanto, os instrumentos náuticos (astrolábio, quadrante, balestilha) e aplicando dois métodos (o da estrela do Norte e o do Sol ao meio – dia): o primeiro usado em meados do século XV e o segundo a partir do *Almanaque* de Zacuto (publicado em 1496), que dava para cada dia do ano a precisão exata do sol na eclíptica.

Pelo que diz respeito ao conhecimento dos fenómenos do mar, que Camões descreve com a segurança própria dos navegantes, merecem destaque, entre outros menos estudados, os que se relacionam com os Ventos e os Climats, objeto dos estudos do saudoso geólogo José Custódio de Moraes (1890-) na Universidade de Coimbra⁵.

Se é certo que Camões seguiu, na generalidade, os ensinamentos do Roteiro de Álvaro Velho, que este elabora sobre a primeira viagem de Vasco da Gama, não é menos certo que tirou partido da sua própria experiência de poeta - navegador em matérias como a dos ventos hoje designado por "alísios" da maior importância para a pilotagem.

Quanto aos climas, o Prof. Moraes apoiado na estância 76 do Canto IV, entende que Camões "refere-se sobretudo às qualidades do ar", pelo que o clima não seria condicionado só pela latitude, mas também pelos ventos do mar, que "começam com regularidade no princípio de Junho e acabam no meado de Agosto, não havendo chuvas nos meses de Dezembro a Abril". E acrescenta: " Nas costas da Arábia [porém], quase não chove" (Se dúvidas houvesse, ficaram dissipadas, por estes dias, no Qatar por ocasião do Mundial de futebol.)

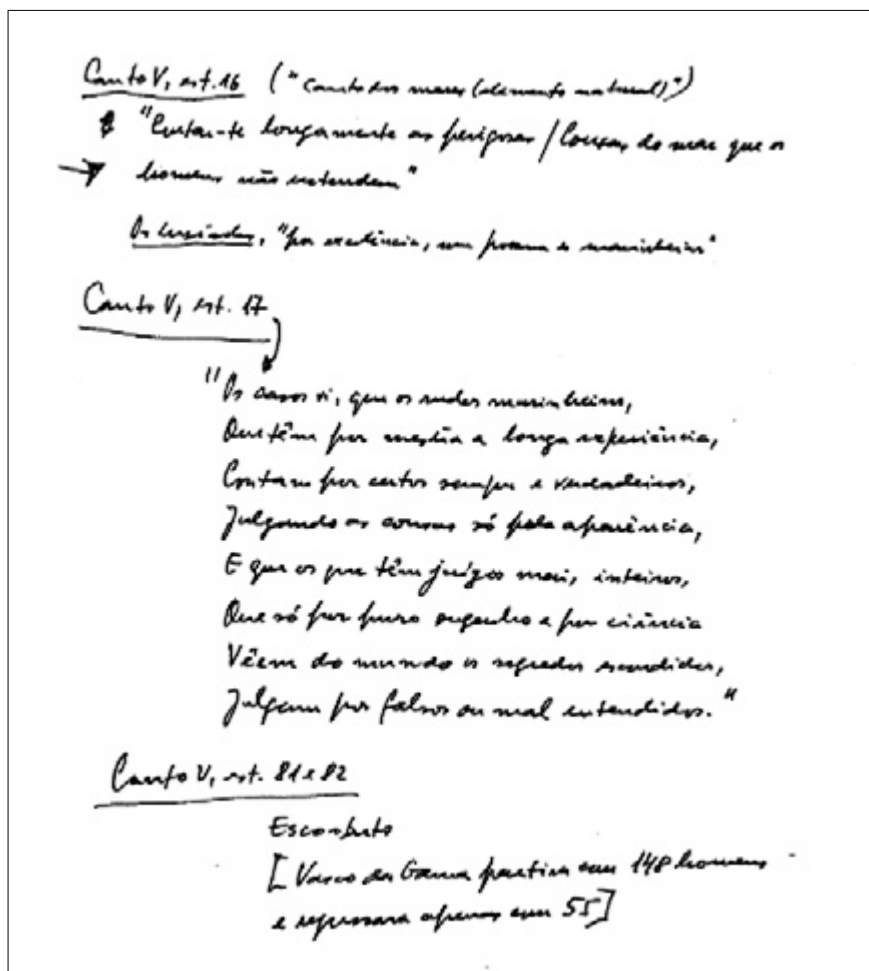
Que *Os Lusíadas* são um texto de indiscutível modernidade é o próprio Camões que o sugere, ao recomendar a máxima atenção para a experiência dos próprios marinheiros, que "contam por certas sempre e verdadeiras, julgando as coisas só pela aparência", enquanto os que dizem ter "juízos mais inteiros" desprezam ou não dão valor à experiência vivida a bordo, onde se passam as "perigosas cousas no mar que os homens não entendem", tais como as trombas de água que, girando em espiral, produzem uma aspiração apta à formação de um cone à superfície do mar.

Com a firmeza e a obstinação de quem tinha do seu lado a razão animada pela experiência, Camões encontrou no mar – sublinhava no século XX o Professor Mendes dos Remédios – a tela onde se afirmou como "um pintor inimitável".⁶

⁵ MORAIS, José Custódio de – "Os Ventos e os Climats n' *Os Lusíadas*", pp. 177-186.

⁶ REMÉDIOS, Mendes dos – "Prefácio à edição d' *Os Lusíadas*", p. xii.

ANEXO



Excerto do fac-simile do manuscrito, elaborado pelo Prof. Doutor Artur Anselmo de Oliveira Soares, no qual se lêem excertos do Canto V: estâncias 16, 17, 21 e 22.

Referências

- ALBUQUERQUE, Luís – "Reflexões sobre Os Lusíadas", in *Actas da I Reunião Internacional de Camonistas*. Lisboa: Comissão Executiva do IV Centenário da Publicação de Os Lusíadas, 1973, pp. 397-405.
- LE GENTIL, Georges – *Camões*. Tradução de José Terra. Lisboa: Portugalíia, 1969. p. 263.
- MORAIS, José Custódio de – "Os Ventos e os Climats n'Os Lusíadas". *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. 22. Coimbra: 1970, pp. 177-186.
- NUNES, Pedro – "Tratado em defensam da Carta de Marear", in *Obras*, vol. I. Lisboa: 1940, pp. 175-176.
- REMÉDIOS, Mendes dos – "Prefácio à edição d' *Os Lusíadas*." Coimbra: Lumen, 1924, p. xii.

APONTAMENTO

AM – APONTAMENTO SOBRE A RELAÇÃO ENTRE A ACADEMIA DE MARINHA E O INSTITUTO DE CULTURA EUROPEIA E ATLÂNTICA (ICEA) – DOS PRIMÓRDIOS AO PRESENTE

Apontamento do Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em novembro de 2022

Em 24 de Novembro findo recebi da parte do Professor José Viegas de Freitas, o pedido para que, através de um pequeno depoimento, relembresse a excelente colaboração em que as atividades conjuntas do ICEA com a Academia de Marinha têm decorrido nestes seus vinte anos de existência. Como apenas iniciei a presidência do Conselho Académico da Academia em Janeiro de 2016, recorri naturalmente à memória prodigiosa do Dr. João Abel da Fonseca, membro muito ativo de ambas instituições e que acompanhou todo o processo desde o seu início. O texto que segue reflete esse seu contributo:

“Em 1995, ano em que se completavam os 500 anos da morte de D. João II, a Academia de Marinha entendeu dedicar o III Simpósio de História Marítima a esta efeméride, sob o tema “D. João II – O Mar e o Universalismo Lusíada”. Como significou o então Presidente, Contra-almirante Rogério d’Oliveira, na sua alocução na Sessão de Abertura, tratava-se, por certo, da primeira iniciativa em que a Academia Portuguesa da História, a Academia das Ciências de Lisboa, a Academia Nacional de Belas-Artes, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Sociedade Histórica da Independência de Portugal se tinham associado à Academia de Marinha no sentido de, em conjunto, promoverem um evento desta natureza¹. Pela mão da Academia de Marinha, estava dado o primeiro passo de um caminho em que estas parcerias frutificaram e se tornaram frequentes no futuro.

Em 2003, ano em que foi fundado o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA), o Dr. João Abel da Fonseca, um dos associados fundadores, entretanto eleito Presidente do Conselho Superior da instituição, foi nomeado Secretário da Classe de História Marítima da Academia de Marinha², sendo que, conhecedor da realidade que se instalara no seu seio, se ofereceu para ser porta-voz da vontade do ICEA em propor um protocolo com vista à realização de futuras parcerias em eventos a promover. Foi excelente a reação do Presidente da Academia de Marinha, Contra-almirante Rogério d’Oliveira, com o apoio unânime do Conselho Académico.

¹ D. João II – O Mar e o Universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima (1995), coord. Bernardino Cadete. Lisboa: Academia de Marinha, 2000, 4-5.

² Ordem de Serviço n.º 3/2003, de 16 de Abril, homologada por Despacho do Almirante CEMA de 23 de Abril seguinte, passando a integrar o Conselho Académico.

Deste modo, iniciaram-se os contactos entre as duas instituições com vista à preparação do texto de um protocolo a celebrar, de que foram encarregados, pela Academia de Marinha, o seu Secretário-Geral, Comandante José Cyrne de Castro, e um dos Vice-Presidentes do ICEA, o Coronel José Ferreira Durão. A circunstância de ter ficado pronto para assinatura na última semana de Novembro de 2003, sendo que no final do ano terminava o último mandato do Presidente da Academia de Marinha, entendeu este que tinha pertinência deixar para o seu sucessor, o Vice-almirante António Ferraz Sacchetti, a assinatura do protocolo. Assim veio a acontecer, a 22 de Janeiro de 2004, em que aquele assinou pela Academia de Marinha e, por impedimento da então Presidente do ICEA, Prof.^a Doutora Ana Ramos Pereira, os Vice-Presidentes do ICEA, Sr. António Carlos Serra (Executivo) e Prof.^a Doutora Margarida Garcez Ventura (Área Científica), entrando de imediato em vigor.

Em 23 de Abril de 2005 teve lugar a 1.^a Sessão Cultural Conjunta da Academia de Marinha com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica (ICEA), concretizando-se assim o estabelecido no protocolo celebrado entre as duas instituições. O evento, que decorreu no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, foi subordinado ao tema «O Mar». Depois das palavras de abertura proferidas pelo Presidente do ICEA, Dr. José Viegas Freitas, foi apresentada a conferência de abertura “A dimensão marítima e estratégica de Portugal na Idade Média”, pela académica Margarida Garcez. Após o almoço de convívio, no Hotel Vila Galé da Ericeira, foram apresentadas as comunicações “Tratado de Chinfuma e a corveta Rainha de Portugal”, pelo académico João Abel da Fonseca, e “Rhymes, Roles, Saints, Songs: notas sobre Literatura e Religião nas Viagens Portuguesas”, pelo académico K. David Jackson, seguidas de debate. Os participantes tiveram em seguida o ensejo de assistir a um breve interlúdio musical. A conferência de encerramento, intitulada “Pensamento estratégico português no dealbar da Idade Moderna”, foi apresentada pelo Presidente da Academia de Marinha, Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti. No final, os presidentes das duas instituições congratularam-se pelo êxito da 1.^a Sessão Cultural Conjunta ICEA/AM, anunciando que a 2.^a edição teria lugar na Academia de Marinha no ano seguinte³.

Ano após ano, ora na Ericeira, ora em Lisboa, a partir deste primeiro momento, realizaram-se sessões culturais conjuntas anuais entre as duas instituições, tendo ocorrido a última, a XVI, no auditório da Academia de Marinha, em 4 de Maio de 2021, a propósito do ‘Dia Mundial da Língua Portuguesa’, com as seguintes comunicações: “A língua portuguesa hoje: unidade, sim, mas diversidade total”, pelo académico Artur Anselmo; “Portugal: perfil da Europa desenhado no Mar”, da autoria da Prof.^a Doutora Annabela Rita; “O almanaque de Fernando Pessoa”, pelo académico Mário Avelar e “Língua Portuguesa – um feixe de práticas ancestrais”, da autoria da Prof.^a Doutora Isabel Ponce de Leão⁴”.

³ Vida Académica, in Memórias 2005. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, VIII.

⁴ Newsletter da Academia de Marinha, N.º 5, de Maio de 2021.

A realização de 16 sessões conjuntas, as seis últimas já com o meu contributo, traduzem bem a vontade de colaborar, um saudável espírito académico e um respeito institucional mútuo. A personalidade do Presidente do ICEA só ajudava a este bom relacionamento para que o encontro anual fosse fácil de preparar, o tema central a debater tivesse uma rápida concordância e apenas a escolha dos oradores que nos representariam fosse a componente mais difícil, já que a maioria dos académicos pertenciam a ambas as instituições. Acresce que a galhardia com que éramos recebidos na Ericeira nunca será esquecida.

Foi assim, com enorme surpresa e desgosto que se tomou conhecimento que a sessão de 2021 não se realizaria por dificuldades internas do ICEA. Mas parece que o horizonte está a limpar e a bonança permitirá regressar ao velho e bom convívio.

Boa vida ao ICEA.

