

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

LISBOA – 1989

MEMÓRIAS

ACADEMIA DE MARINHA



MEMÓRIAS

VOLUME IX

1979/1980

LISBOA — 1989

SUMÁRIO

	Pedro Nunes e os Homens do Mar (mesa-redonda)
EMMANUEL RICOU ANTÓNIO CARDOSO	A participação do Museu de Marinha na 3. ^a Conferência do International Congress of Maritime Museums, realizada em Mystic Seaport, de 24 a 29 de Setembro de 1978
A. TEIXEIRA DA MOTA	Portugueses nas Navegações das ilhas Canárias no Século XVI
MARTINS JANEIRA	Wenceslau de Moraes — rebelde
BRAGA PAIXÃO	O «Adamastor» em Lourenço Marques em 1899
	Viagem da «Sagres» (mesa redonda)
JOSÉ ATAÍDE	Região Atlântico - Ibero - -Africana
MENDES DA LUZ	Descrição duma viagem à ilha de Ormuz
	Sarmento Rodrigues <i>in memoriam</i>
	História Marítima Portuguesa dos Séculos XVII e XVIII
MOLLAT DU JOURDIN	Ex-Votos Marítimos
F. CASTELO BRANCO	Subsídios para a História do Bugio
J. C. DA FONSECA	A TSF na Armada
E. H. SERRA BRANDÃO	A nova ordem dos oceanos

VIRIATO TADEU	Um bosquejo histórico da cultura e da Marinha e a fundação da Casa Pia
J. ANTUNES CORREIA	A Genética — Um domínio com interesse crescente para a Oceanografia Biológica Aplicada
ROBERT MARX	Pesquisas Arqueológicas Subaquáticas de Galeões Espanhóis e Naus Portuguesas
THEODORE MOND	A História da Ilha de Arguim
L. VALENTE DE OLIVEIRA	A elaboração de uma carta de princípios para o ordenamento do Litoral da Europa
FERNANDO ABECASSIS	Fenómenos aluvionares litorais e seu estudo em modelo
LIXA FILGUEIRAS	Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa
VERÍSSIMO SERRÃO	O mar na vocação universalista de Portugal
ILÍDIO DO AMARAL	A Redescoberta do Mundo na Segunda Metade do Século XX

ACADEMIA DE MARINHA

PEDRO NUNES
E OS HOMENS DO MAR
(Mesa redonda)

LISBOA — 1987

Pedro Nunes e os Homens do Mar (Mesa redonda)

1.ª sessão da Academia de Marinha realizada em 17 de Janeiro de 1979 (resumo)

COM a presença de numerosas pessoas, entre as quais se contava o comandante Almeida e Costa, do Conselho da Revolução, e sob a presidência do vice-almirante Garcês de Lencastre, em representação do chefe do Estado-Maior da Armada, realizou-se a primeira sessão da Academia de Marinha, criada em 27 de Dezembro último.

No início da sessão, o presidente da Academia, vice-almirante Sarmiento Rodrigues, evocou os organismos que a antecederam, o Grupo de Estudos de História Marítima e o Centro de Estudos de Marinha, tendo palavras de homenagem para aqueles que, sucessivamente, tornaram possível a existência de tais organismos, nomeadamente o vice-almirante Manuel Pereira Crespo, os almirantes Souto Cruz e Sousa Leitão, chefes do Estado-Maior da Armada. Recordou o apreciável número de publicações feitas pelo Centro de Estudos de Marinha, e teve palavras de homenagem para os seus membros já falecidos, em número de duas dezenas, em cuja memória foram guardados alguns momentos de silêncio.

Deu em seguida a palavra ao secretário-geral, comandante Teixeira da Mota, que procedeu à evocação e elogio da obra de Elaine Sanceau, membro associado, recentemente falecida, cujo talento na redacção de obras de divulgação sobre episódios e personagens da história marítima portuguesa foi devidamente evidenciado, tendo citado os onze livros maiores que escreveu (na quase totalidade também editados na Inglaterra e nos Estados Unidos da América) e os livros da série para crianças.

Seguidamente, o vice-almirante Garcês de Lencastre teve palavra de grande apreço pela obra levada a cabo pelo Centro de Estudos de Marinha, a qual teve projecção além-fronteiras, como é reconhecido no preâmbulo do diploma que agora criou a Academia de Marinha e lhe era grato pôr em relevo.

PEDRO NUNES E OS HOMENS DO MAR

Efectuou-se depois uma mesa-redonda sobre o tema «Pedro Nunes e os homens do mar», com a qual a Academia de Marinha abriu as suas actividades, em celebração do quarto centenário da morte do grande cientista.

Os moderadores da mesa-redonda e principais intervenientes no debate foram o prof. Luís de Albuquerque e o comandante Teixeira da Mota. Foi realçado que uma parte apreciável da produção escrita de Pedro Nunes foi consagrada à ciência da navegação, tanto mais que o notável matemático exerceu, por longo tempo, o cargo de cosmógrafo-mor, o qual tinha importantes incidências na preparação e exame de pilotos e de mestres de cartas de marear. Salientou-se também que, criador e inventor, devem-se a Pedro Nunes importantes interpretações e instrumentos relacionados com a náutica. No entanto, uma boa parte das suas novas ideias e dos novos aparelhos não tiveram imediata repercussão na prática, embora tenham suscitado desenvolvimentos que levaram outros autores a realizações de verdadeiro interesse na sua aplicação no campo da náutica. É o caso do «nónio», que só veio a tornar-se verdadeiramente útil quando a ideia inicial foi adaptada por Vernier, e é também o caso dos estudos sobre a loxodrómia e a carta de marear, que viriam a dar frutos do maior alcance mercê da nova projecção inventada por Mercator e das tábuas de latitudes crescidas organizadas por Wright. Foi ainda referido que Pedro Nunes, nos seus livros, empregou por vezes expressões duras no que respeita ao saber dos pilotos e nem sempre foi feliz quando preconizou alterações em elementos de regimentos náuticos então utilizados correntemente pelos homens do mar.

Em sessão plenária administrativa, realizada imediatamente antes da sessão pública, foi eleito membro efectivo da Academia o prof. Eduardo Arantes de Oliveira, que actualmente exerce as funções de secretário de Estado do Ensino Superior e Investigação Científica.

ACADEMIA DE MARINHA

*A participação do Museu de Marinha
na 3.^a Conferência do
International Congress of Maritime Museums,
realizada em Mystic Seaport,
de 24 a 29 de Setembro de 1978*

POR

EMMANUEL RICOU

ANTÓNIO CARDOSO

LISBOA — 1984

A participação do Museu de Marinha na 3.^a Conferência do International Congress of Maritime Museums, realizada em Mystic Seaport, de 24 a 29 de Setembro de 1978

Comunicação apresentada pelo C/Alm. Emmanuel Ricou e cap. frag. António Cardoso na Academia de Marinha, em 7 de Fevereiro de 1979.

O Congresso Internacional de Museus Marítimos (ICMM) é uma associação internacional com capacidade para perspectivar e equacionar os problemas específicos dos museus marítimos. Foi criado em 1972 por iniciativa dos Museus Marítimos de Greenwich, de Mystic e da Escandinávia por se reconhecer que o Conselho Internacional de Museus não assegurava aquela capacidade.

A primeira Conferência que o ICMM promoveu teve lugar em Greenwich em 1972, a segunda realizou-se em Oslo em 1975 e a terceira em Mystic Seaport nos E. U. A. em 1978 com a participação de 141 delegados representando uma centena de instituições de países das Américas, Europa e Austrália. Portugal participou pela primeira vez nesta Conferência, sendo o Museu de Marinha, que se fizera membro em 1974, representando pelo seu Director C/Alm. E. Ricou e Subdirector Cap. frag. A. Cardoso.

Em Mystic Seaport, durante os cinco dias dos trabalhos da Conferência foi exposto, comentado e exaustivamente analisado um conjunto de problemas de interesse comum a todos os museus marítimos, de que adiante se referem os pontos mais importantes.

Como complemento da Conferência foram organizados dois programas de visitas a museus marítimos e a outras instituições norte-americanas destinadas à preservação do património histórico. O primeiro programa antecedeu a Conferência e teve como objectivo visitas a museus marítimos

de Nova Inglaterra, nele tomando parte o C/Alm. E. Ricou. O segundo programa, depois da Conferência, abrangeu museus de New York, Washington, Philadelfia e Virgínia, nele tomando parte o Cap. frag. A. Cardoso.

O objectivo desta comunicação à Academia de Marinha é a divulgação dos ensinamentos colhidos e o esforço que está a ser feito nos E. U. A. para preservar o seu património marítimo.

MYSTIC SEAPORT E O MUSEU MARÍTIMO

Desde a sua fundação em 1654 até ao declínio da pesca da baleia por volta de 1920, Mystic foi um importante centro de construção naval.

No início do séc. XIX a sua principal actividade era a construção de veleiros oceânicos capazes de dobrarem o cabo Horn e estarem no mar 4-5 anos.

Hoje é um local de veraneio que, pelo facto de estar entre Nova Iorque e Boston, atrai muita gente por terra e por mar, sobretudo durante o Verão. Além da vila, mais pequena que Cascais, em locais próximos há um magnífico Aquário com golfinhos, uma Aldeia Antiga reconstituída e o Museu Marítimo, inaugurado em 1929.

O Mystic Seaport Inc. é um museu particular que se dedica à preservação de artefactos, técnicas, valores e tradições da História Marítima Americana. Situa-se no rio Mystic, no local onde há 100 anos existia um estaleiro para construção de navios de madeira. O Museu estende-se ao longo da margem do rio por cerca de 1,5 Km e divide-se nas seguintes áreas: o Estaleiro a jusante, no centro a Vila Antiga reconstituída e a Marina e a montante as exposições.

O Museu dispõe de mais de duas centenas de embarcações e os navios de maior porte estão sempre na água. As condições do local são excelentes por a corrente e as marés serem muito pequenas e não haver ondulação. Nos cais, quase todos de estacaria, estacionam sempre muitas embarcações de recreio particulares.

O pessoal do Museu ultrapassa a centena incluindo o pessoal do estaleiro. Os ordenados comparados com outras profissões são baixos mas aparecem candidatos que gostam de trabalhar no Museu. O horário é das 9 às 17, cinco dias por semana com uma hora livre para o almoço. Sobretudo durante o Verão o Museu conta com a ajuda gratuita de cerca de 200 pessoas designadas intérpretes, para trabalhar nas diversas partes do Museu e dar esclarecimentos aos visitantes.

O Museu está aberto todos os dias excepto nos dias de Natal e Ano Novo. O trabalho nos fins-de-semana não é considerado extraordinário.

O preço da entrada no Verão é de 5 dólares para adultos e no Inverno 4,5 dólares e metade para as crianças dos 6 aos 12 anos.

O número de pessoas que trabalham no Museu pode parecer exagerado mas deve ter-se em conta que o Museu ocupa uma área de 7 ha com parques ajardinados e com inúmeros edifícios construídos à traça antiga como lojas, oficinas em funcionamento, banco, farmácia, igreja, etc., além dos edifícios recentes para exposições e um planetário que funciona diariamente.

A Biblioteca dispõe de 30.000 livros e 300.000 manuscritos e o Museu edita livros, publicações e informações.

As embarcações exigem uma manutenção constante. O «Joseph Conrad» grande veleiro, construído na Dinamarca em 1882 e que agora funciona como navio escola, é baldeado diariamente. O «Charles B. Morgan», último dos grandes veleiros da pesca da baleia construído em 1841 estava na carreira do Estaleiro em grandes reparações.

A actividade educativa, além de cursos de história, de marinharia e de vela inclui conferências, aulas demonstrativas, projecções de filmes e slides, ou programas especiais por pedido prévio das escolas. Periodicamente no Museu fazem-se demonstrações de socorros a naufragos e aos fins-de-semana ensina-se às crianças canções dos marinheiros com música de harmónio.

O treino de mar para jovens é um dos assuntos a que o museu dedica especial atenção. Desde a aquisição do navio escola «Joseph Conrad» em 1949, mais de 22 000 rapazes e raparigas frequentaram cursos práticos de marinharia e vela. Os cursos no «Joseph Conrad» tem a duração de 6 dias, para rapazes e raparigas dos 13 aos 16 anos e destinam-se à aprendizagem elementar de marinharia, navegação e de vela. Os cursos na escuna «Brilliant», iate que já participou em várias regatas às Bermudas, têm a duração de 6 dias para rapazes e raparigas dos 15 aos 18 anos, que tenham anteriormente frequentado o curso básico no «Joseph Conrad» e destinam-se à aprendizagem de como se vive a bordo e se trabalha em conjunto na manobra de um iate em navegação costeira.

Recentemente foram criadas outros cursos para alunos principiantes, intermédios e avançados, com duração de 6 semanas no Outono e 12 semanas na Primavera extensivos a adultos. Todos estes cursos são pagos e incluem visitas ao Museu e têm um aspecto essencialmente prático de aprendizagem por participação.

O treino de mar em navios de vela, como meio de formação do carácter, está a ter novamente grande incremento não só nos U. S. A. como na Europa.

Uma semana a bordo de um veleiro, além de doutrinação marítima ajuda a dar aos jovens a confiança em si próprios necessária a futuros chefes.

ASSUNTOS DE MAIOR INTERESSE ABORDADOS NAS SESSÕES

Da sessão sobre a «Preservação de Navios de Madeira», regista-se que nos E. U. A., sem contar pequenas embarcações, existem 44 navios de maior porte preservados, nenhum é 100 % original, cerca de metade têm 50 % ou menos da madeira original e alguns como o «Constitution» têm menos de 10 %.

A reconstituição e conservação são extremamente dispendiosas e exigem constante manutenção e não é fácil arranjar material apropriado. Uma boa ventilação é essencial para a conservação. O pessoal deve ser versátil e capaz de trabalhar em madeira.

Da sessão sobre «Preservação de Navios de Ferro e de Aço» foi acentuado o elevado custo e dificuldade dos trabalhos em navios de ferro. O restauro do «Star of India», veleiro semelhante à «Sagres», durou 15 anos até ficar pronto a navegar, devido à falta de dinheiro, material e pessoal adequado, apesar de haver um responsável inteiramente dedicado a esse projecto e serem grandes as ajudas principalmente por parte dos habitantes de S. Francisco. Contra a corrosão foi salientado o uso de ânodos de magnésio para protecção das obras vivas em água salgada, que evita docagens, assim como a importância da pintura. A conservação é diferente conforme o navio for de ferro ou de aço ou estiver em água doce ou salgada. Na América procura-se que os navios preservados permaneçam na água e sejam usados a navegar.

Da sessão sobre a «Conservação nos Museus» anota-se que a conservação é uma tarefa do dia a dia e exige continuidade para neutralizar os muitos factores que a podem afectar como a luz, humidade, variações de temperatura, poeiras, poluição do ar, burocracia, etc.

A conservação requer basicamente, espaço, limpeza e equipamento, que nem é muito dispendioso, processos simples e uma actuação pronta, pois quanto mais se adia mais se complica.

Os museus devem ter um conservador com a única responsabilidade de zelar pela manutenção de todos os valores existentes.

Como regras de protecção sugeriu-se a vigilância permanente das colecções, sua inspecção periódica, precauções contra incêndios e inundações,

normas para o transporte, critérios rígidos de empréstimos e treino do pessoal no manuseamento e montagem.

Nos museus canadianos, em trabalhos de restauro, adopta-se um procedimento merecedor de registo. Quando é forçoso substituir material original, guarda-se uma amostra do material antigo, documenta-se a substituição e informa-se o público dessa substituição.

Na sessão sobre «Modelos de Navios — Filosofia da sua utilização» foi acentuada a importância que eles têm para os museus, considerando a sua vasta gama, havendo modelos de construção, de motivação religiosa, instrução, recreio, para propaganda e para fins comerciais.

Anota-se que em França é destinado ao Museu Nacional um modelo de cada classe de navio que se constrói. Foi comentado que, além de modelos de navios, deveriam ser representados nos museus outros modelos relacionados com a actividade marítima.

Da sessão «Imitações e Falsificações», feita pelo Director do Museu de Mystic e que, curiosamente, foi comentada por um perito e por um negociante de arte, anota-se que são raros os museus com objectos, que um estudo mais cuidado não revelem uma acção deliberada de falsificação dependente em maior ou menor grau da complexidade do objecto e do seu valor comercial. Dado o recente interesse por objectos ligados ao mar, estas falsificações estão a ser mais frequentes e a sua comercialização é feita a nível internacional. As figuras de proa, por exemplo, podem provir de decorações arquitectónicas, eclesiásticas ou comerciais de edificios demolidos, sendo vulgares as que provém de carrocéis de circo. As pinturas marítimas, sobretudo de navios, têm merecido a atenção dos falsificadores que, por vezes, mudam só a bandeira para interessar o comprador.

Dado o valor dos modelos antigos e dos de osso e marfim da época napoleónica, apesar do trabalho que exigem, têm aparecido modelos falsificados, assim como dos «scrimshacos», trabalhos em osso e dentes de baleia muito procurados nos E. U. A.

Recentemente apareceram no mercado europeu 15 exemplares de um instrumento náutico construído pela mesma pessoa.

A falsificação de documentos também é vulgar e a sua autenticidade é feita por observação e análise do papel.

As falsificações isoladas são difíceis de detectar. Quando feitas em série a detecção pode ser mais fácil, sobretudo se houver troca de informações entre os museus. Os falsificadores, em geral, tem poucos conhecimentos de marinharia. As reproduções feitas pelos museus devem ser cuidadosamente assinaladas e em tamanhos diferentes dos originais. As moldagens em plástico, por vezes, são extraordinariamente bem feitas. O problema das

falsificações complica-se quando os negociantes de objectos de arte as vendem como tal.

Na sessão sobre «Sistemas para pesquisa de dados nos Museus» foram apresentadas normas sobre o que deve ser registado e como fazê-lo, isto é, as categorias de dados e o seu conteúdo. O sistema de dados computarizados exige recursos e técnicos e é só viável em museus de grandes dimensões ou à escala nacional em que o sistema é aplicado ao conjunto dos museus nacionais, o que acontece já no Canadá e na Suécia. Em museus de pequenas dimensões o sistema usado é o de fichas indexadas.

Sobre a «Segurança nos Museus Marítimos» foi acentuado que é uma responsabilidade de todo o pessoal, desde o Director ao pessoal de limpeza, sem excepção, e deve haver um responsável por esse serviço. Os dispositivos eléctricos e electrónicos são muito dispendiosos e não podem substituir o elemento humano. O pessoal dos museus não deve ter interesses comerciais relacionados com as colecções e não deve mudar com frequência. O fogo é o risco que deve merecer maior atenção. Os danos causados pela poluição comparam-se com os que o calor e a humidade ocasionam.

Da sessão sobre «Análise do visitante ao Museu» anota-se que entre os objectivos mais importantes de qualquer museu, figura a comunicação que os objectos expostos possa dar ao público. O visitante casual, sendo o que em maior número visita os museus, é o mais negligenciado. O visitante de uma exposição didáctica, em geral, pouco ou nada aprende do que se pretende comunicar. Às vezes acontece que até recebe uma mensagem contrária do que se pretende.

O impacto da comunicação de uma exposição pode ser melhorado pelo que se chama «avaliação formativa», que envolve testes prévios com o próprio público sobre os dizeres das legendas, na medida em que há palavras que não se percebem, frases confusas, fotografias e objectos que não correspondem à ideia, etc. Começando por um arranjo provisório e observando as reacções do público, avaliam-se as modificações a fazer até chegar ao arranjo definitivo.

De um inquérito aos visitantes feito recentemente em Mystic anota-se:

- cada Museu tem um público com um perfil característico.
- os visitantes mais cultos preferem as legendas e os menos cultos preferem os intérpretes que dão informações nos diferentes locais do Museu.
- quando não é feita em grupo a visita é normalmente feita por sugestão de outra pessoa e faz-se em geral com uma ou mais pessoas.

- os motivos da visita são principalmente recreativos.
- o que mais é apreciado em Mystic, por ordem decrescente, são os navios e embarcações, as exposições formais, as demonstrações e a Vila reconstituída.

Da sessão «Tradição de embarcações miúdas nos Museus Marítimos americanos» regista-se que os museus americanos têm cerca de um milhar de embarcações miúdas das quais 1/4 estão em Mystic. A preservação de embarcações tradicionais inclui também a transmissão de conhecimentos e das artes de construção aos jovens. Os museus americanos não só mostram aos visitantes como se constroem embarcações mas também ensinam a construí-las em oficinas. Enquanto que há poucos anos era raro ver-se alguém a remar e a velejar, actualmente há milhares de jovens nos E. U. A. que o fazem utilizando embarcações tradicionais.

Da sessão sobre a «Função Educativa dos Museus Marítimos» anotam-se os seguintes pontos:

- A missão educacional dos museus marítimos deve ter como propósito fazer compreender a importância do mar para o futuro da humanidade, numa linguagem facilmente acessível.
- A capacidade educativa dos Museus Marítimos estrutura-se principalmente nos objectos em exposição, na projecção de filmes e «slides» relativos ao mar, em bibliotecas e no pessoal preparado e com sensibilidade das actividades ligadas ao mar.
- A aprendizagem faz-se sobretudo através dos objectos, não só pelo que se vê mas também pela participação. Na Noruega, o museu marítimo proporciona cruzeiros para jovens e para adultos.
- Os museus devem ser independentes mas actuando em cooperação com as Escolas e Universidades.

BOSTON — A FRAGATA «CONSTITUTION» E O MUSEU ANEXO

Em Boston, que foi o primeiro polo político, económico e cultural dos colonos americanos, foi visitada a fragata «Constitution», que foi construída em 1794. A sua gloriosa actividade na jovem marinha americana levou a que fosse reconstruída e menos de 10 % da madeira original figura na actual reconstituição. O realismo do trabalho é impressionante, incluindo a guarnição que enverga o uniforme da época. O custo dos últimos trabalhos de restauro, de 1973 a 1976 elevou-se a 4,4 milhões de dólares.

O «Constitution» é uma unidade da Marinha Americana em estado de armamento, com comandante e oficiais, sendo o navio de guerra mais antigo do mundo ainda em serviço activo.

O Arsenal de Boston, onde o navio se encontra, está desactivado e foi reservado para Parque Histórico estando já ali um contra-torpedeiro da Segunda Guerra Mundial que vai ser preservado e próximo existe o Museu do U. S. S. «Constitution», custeado por uma Fundação privada, com centenas de objectos, com a reprodução de diversos aspectos de vida a bordo, incluindo a projecção de um filme sonorizado que descreve a vida a bordo a navegar e durante o combate.

SALEM — O MUSEU PEABODY

Salem é um histórico centro de comércio marítimo e foi um dos principais portos dos E. U. A. na segunda metade do sec. XVIII e primeiro quartel do sec. XIX.

O «Peabody Museum» é um dos melhores museus marítimos americanos e reclama ser o mais antigo em contínua actividade, fazendo remontar a sua origem a 1799, quando se fundou a «Salem East India Society», que acumulou ao longo dos anos crescentes colecções de valores históricos e artísticos, restringidas de início aos homens de Salem que tivessem navegado até ou além do Cabo da Boa Esperança ou dobrado o Cabo Horn.

Presentemente o Museu Peabody, que é uma entidade privada, reúne departamentos de história marítima, etnologia não europeia e zoologia com muitos milhares de espécimes. Dispõe de uma Biblioteca com uma centena de milhares de livros impressos e grandes colecções de manuscritos que incluem diários náuticos, manifestos de carga, cartas de navegação, planos de navios e fotografias, que se calcula entre 1/4 a 1/8 milhão de positivos e negativos. No sector de história marítima dispõe de cerca de 800 modelos e muitas centenas de quadros originais a óleo, aguarelas e desenhos. Todas as salas de exposição e reservas são climatizadas.

BATH — O MUSEU E OS ESTALEIROS

Bath é um centro de construção naval com uma longa tradição que se inicia com a primeira embarcação que os colonos construíram na América.

O «Bath Marine Museum» testemunha uma tradição de um passado ininterrupto de construção naval e, complementarmente, o «Bath Iron

Works» são os grandes estaleiros que na actualidade constroem numerosos navios para a marinha mercante e de guerra americana.

Este Museu que existe só desde 1964 tem grande prestígio e foi galardoado com o prémio do «National Trust for Historic Preservation». Dispõe de quatro instalações em locais diferentes. O «Centro de Winter Street» é uma reconstituição de uma igreja de madeira com exposições da vida a bordo, dos trabalhos dos carpinteiros e de acontecimentos históricos da região de Bath. Na «Residencia Sewall» exibem-se quadros, dioramas e modelos sobre a captura de lagostas, pesca de arrasto e à linha, cenas da marinha de recreio, aspectos de navios de guerra, etc.. No «Apprentice Shop» existe uma oficina de aprendizagem de carpinteiro de embarcações de madeira num esforço relevante de preservação desta arte. É frequentada por jovens dos dois sexos voluntários que não pagam propinas mas não recebem salários.

No antigo estaleiro desactivado «Pery & Small» expõem-se ferramentas próprias para construção naval de madeira e algumas embarcações tradicionais ainda a navegar.

NEW BEDFORD — O MUSEU BALEEIRO

New Bedford foi o grande centro baleeiro dos E. U. A., base de actividade de uma vasta frota de navios que durante meia centena de anos até meados do séc. XIX, caçaram baleias por todos os mares do Globo e asseguraram uma produção de óleo que foi um dos fulcros da economia americana.

O «Whaling Museum» está instalado numa elevação vizinha da antiga área portuária dos navios baleeiros e que se encontra preservado no aspecto histórico e pitoresco. No museu existe uma enorme tela, exposta parcialmente, com 2,5 metros de altura e cerca de 400 metros de comprimento, na qual em 1848, dois tripulantes de um navio baleeiro, pintaram a descrição da sua viagem, sendo referenciados os Açores e Cabo Verde. Desta tela foi feito um filme sonorizado. Numa grande galeria está exposto o modelo da barca baleeira «Lagoda» com cerca de 18 metros e que permite os visitantes entrarem a bordo. Este modelo e o edifício do Museu foram oferecidos pela família do armador do «Lagoda». O museu possui boas colecções de «scrimshaws», pinturas e modelos, entre os quais a galera «Cario-lanos» que nos anos 1929/30 transportou emigrantes de Cabo Verde para os E. U. A.

Os dois acontecimentos que enquadram o desaparecimento da frota baleeira de New Bedford, quando o aparecimento do petróleo marcou o destino da indústria baleeira nos E. U. A., podem ser vistos em quadros e gravuras. Um deles representa a destruição de muitos navios baleeiros que foram afundados nos acessos a Nova Orleans durante a Guerra da Secessão. Um outro a perda total da frota baleeira que operava no Antártico quando os navios bloqueados pelo gelo tiveram de ser abandonados.

Depois da Conferência foi organizada uma visita a 12 museus marítimos a sul de Mystic. Destas visitas, para não demorar a comunicação faz-se referência a dois museus, um em Filadélfia e outro em Norfolk, à «Smithsonian Institution» e ao «National Trust for Historic Preservation».

O MARITIME MUSEUM EM PHILADELFIA

Dispõe presentemente de um edifício relativamente pequeno, uma boa biblioteca com entrada grátis para sócios e um quadro com pouco pessoal. Na Marina, afastada cerca de 1 Km, o Museu tem o cruzador «Olímpia», o bacalhoeiro «Gazela», que se encontrava na altura num porto a N onde passa o Inverno, um barco farol e um veleiro de pesca em restauro por membros do Museu que o fazem gratuitamente.

O «Gazela» foi construído em Cacilhas em 1833. Era o último bacalhoeiro de madeira quando foi adquirido em 1970 pelo Museu. Chegou a Philadélfia no ano seguinte onde teve grande recepção. Desde então é das grandes atrações de Philadélfia e todos os anos é visitado por milhares de pessoas. Tem sido usado em viagens de instrução e tomou parte na Operation Sail em 1976. Cerca de 1/3 das despesas do Museu são gastas na sua manutenção e começa a ser difícil arranjar sobressalentes porque se procura manter o navio como era originalmente. Julga-se desnecessário acentuar a propaganda que o navio tem feito das tradições marítimas de Portugal.

O Museu de Philadélfia não sendo grande preocupa-se sobretudo com a qualidade. A sala com maior sucesso é a da Arqueologia e Actividades Subaquáticas, onde se mostra a evolução do mergulho desde os tempos primitivos, com réplicas e equipamentos originais e um quadro cronológico dos anos em que o homem alcançou sucessivamente as grandes profundidades.

O Museu edita publicações para os seus membros. A cota individual mínima é \$20 e a do membro associado \$1000.

O Museu dispõe de uma galeria com cerca de 400 pinturas e objectos contemporâneos, que podem ser alugados aos membros e vendidos aos que não o são. O preço do aluguer é deduzido ao preço de venda se o membro decidir comprá-lo.

Como nota curiosa da maneira como os Museus angariam fundos, em Mystic, falando com um editor de um jornal foi-nos dito que para não pagar o prémio elevado do seguro dum quadro que possuía cedeu-o ao Museu por empréstimo e o Museu alugou-o a um Banco. A propósito da observação sobre a fraca mentalização que em Portugal se nota sobre Museus, perguntou logo quantos artigos sobre o nosso Museu publicávamos por mês.

O Museu de Philadélfia no seu programa educacional tem cursos cujas lições abrangem os seguintes temas:

- História do Porto de Philadélfia — A Evolução do Navio.
- O Comércio Marítimo e a Indústria — O Homem e o Mar.

Cada lição pode ser modificada conforme as exigências das classes.

O MARINERS MUSEUM EM NORFOLK

Foi fundado em 1930 e dedica-se sobretudo ao mar, sua conquista pelo homem e à sua influência na civilização. É um Museu internacional. Num pavilhão anexo há embarcações provenientes de todas as partes do Mundo, entre as quais 4 embarcações tradicionais portuguesas: 1 saveiro, 1 moliceiro, 1 lancha poveira e 1 barco fluvial de Aveiro, todos oferecidos pelo fundador do Museu em 1934, ou seja, há quarenta e cinco anos. As embarcações portuguesas estão bem legendadas, em local central e em estado bastante satisfatório. Os visitantes circulam afastados das embarcações por vedações de madeira. Este pavilhão, construído para prática de ténis, com paredes metálicas e ventiladores nos extremos e de grande altura para guarda de embarcações com mastros, não satisfaz pela dificuldade de controle climatológico e de poeiras, dado o seu grande volume, precisamente o que acontece com o nosso Pavilhão das Galeotas.

O Museu de Norfolk está climatizado para 20° de temperatura e 50% de humidade. As arrecadações e arquivos têm o ar filtrado por carvão vegetal e são protegidas contra incêndios por um sistema de gás helon, que é bastante caro mas não danifica os objectos se tiver de ser usado. Cada objecto tem um dossier próprio onde se reúne tudo o que lhe diz respeito. Todos os objectos expostos além da legenda têm o número de catálogo. Os documentos antigos ou quebradiços são conservados entre duas folhas de plástico coladas nas margens por adesivo, excepto nos cantos para respiração. Os desenhos ou pinturas, cujas partículas possam aderir ao plástico, devido à electricidade estática, não são guardados entre plástico. Os documentos que devem ser conservados por mais de 50 anos são desacidificados. As gravuras são guardadas cobertas com papel neutro. O estúdio fotográfico é bastante espaçoso e, curiosamente, tinha vários chapéus de chuva em alumínio, para melhor iluminação dos objectos a fotografar. Os negativos e filmes ainda não estão devidamente guardados em ambiente refrigerado que deve rondar os 10°.

A colecção de modelos de August F. Crabtree é constituído por 16 modelos muito bem feitos representando embarcações célebres ao longo dos séculos. Está exposta numa sala de chão de alcatifa e paredes pretas, completamente às escuras só com os modelos iluminados e com espelhos para se poder ver o fundo das embarcações. Estes modelos levaram 28 anos a fazer e o seu construtor encontrava-se no Museu com a mulher, que foi sua colaboradora e o ajudou, entre outras coisas, a fazer velas. Não havia modelos de navios portugueses e viam-se modelos conjecturais da «Santa Maria» e da «Pinta».

O Museu tem uma secção educativa onde funcionam cursos com aulas de Setembro a Maio versando temas como: Património Marítimo — Transporte Marítimo desde o tronco de árvore até ao Submarino Nuclear — A Vida e o Trabalho a bordo — Artes Marítimas — Poder Naval e a História das Forças Armadas no Mar — Embarcações e Cultura no Mundo — As Grandes Épocas dos Descobrimentos.

O Museu tem visitas guiadas, marcadas com uma semana de antecedência, que são pagas, com descontos para estudantes e dispõe de filmes e colecções de slides que se emprestam grátis se os forem buscar e entregar pessoalmente.

Das visitas aos Museus americanos, um dos pontos a anotar é o do pessoal que neles trabalha. De uma maneira geral é gente nova, competente e interessada, com espírito prático e aberto à colaboração e com flexibilidade. Aliás, é do pessoal que depende o progresso de qualquer organização, e isso explica, em grande parte, o extraordinário progresso dos E.U.A.

SMITHSONIAN INSTITUTION

Com os seus 18 museus e galerias entre o Capitólio e o monumento a Washington é de longe o maior e mais completo museu do Mundo. Foi fundado em 1846 depois da morte do cientista inglês James Smithson que legou a sua fortuna aos E. U. A. para que fosse criado em Washington uma instituição para desenvolver e difundir a cultura.

O «Smithsonian Institution» dispõe de cientistas que têm contribuído para o progresso técnico dos E. U. A. e envia expedições para todas as partes do mundo. Os seus museus são locais onde se reconstitui o passado, se estuda e compara o presente com o passado e se procura prever o futuro.

A sua Direcção inclui o Vice-Presidente dos E. U. A., Ministro da Justiça, 3 senadores e 6 representantes dos cidadãos. A Instituição também recebe ajuda financeira do Congresso, de outras Fundações, Cooperações e de indivíduos. Dos cerca de 75 milhões de objectos catalogados exhibe só cerca de 3 % desses objectos. As suas instalações foram visitadas em 1976 por cerca de 20 milhões de pessoas.

NATIONAL TRUST FOR PRESERVATION

Foi criada em 1949 para permitir que o público participe na preservação de locais, edifícios e objectos históricos ou culturais dos U. S. A.

Em 1975 foi criada uma Comissão para Preservação Marítima, que inclui um consultor Jurídico, e cujo programa de actividade teve apreciável ajuda financeira quando terminada a OPSAIL 76 se verificou que os lucros eram grandes e estes lhe foram atribuídos. Dos subsídios que recebe, um provém de uma taxa sobre direitos de pesquisa do petróleo nas águas americanas. De uma maneira geral procura encorajar e prestar assistência a organismos ou indivíduos no planeamento, organização, protecção, restauro, preservação e manutenção de bens marítimos, cujo uso e funcionamento é incentivado, assim como a sua divulgação.

Actualmente o Conselho de Administração é constituído por 30 membros, a Comissão Marítima por 11 membros e a Direcção por 4, um dos quais é Director da Preservação Marítima.

No seu programa marítimo inclui-se:

- a inventariação dos bens que devem ser preservados
- a assistência financeira, por doações ou empréstimos com juros baixos, a comunidades ou grupos privados

- a assistência técnica e profissional, incluindo assuntos jurídicos ou legislativos
- a edição de publicações e de informações técnicas
- a organização de actividades culturais, como seminários e conferências, instrução em regime de internato de jovens interessados em seguirem carreiras ligadas à preservação marítima, incluindo a conservação de técnicas de construção naval tradicional
- a elaboração de um programa anual de recompensas para jovens que tenham mostrado interesse na preservação marítima.

Em Agosto foi dada a primeira ajuda financeira significativa num total de 14.000 C, tendo sido contemplados 19 projectos dos 44 que haviam sido solicitados. É uma verba modesta considerando os 350 000 contos pedidos logo no primeiro ano, mas deve ter-se em conta que as doações são de incentivo e não são grandes e os interessados deverão procurar apoio financeiro e ajuda nas comunidades locais.

Os critérios para avaliação incluem os seguintes pontos:

- qual a contribuição que o projecto dá para a preservação em geral?
- qual o impacto que tem na comunidade?
- qual a ajuda que a comunidade dá?
- qual a coordenação com outras organizações de preservação marítima?
- qual a capacidade de direcção e garantia de execução do projecto?
- é exigida a apresentação do projecto detalhado dos trabalhos e do plano financeiro.

CONSIDERAÇÕES APLICÁVEIS AO NOSSO MUSEU

Do que foi observado e do contacto com pessoal de vários Museus marítimos dos E. U. A. e da Europa, julga-se de interesse apresentar algumas considerações respeitantes ao nosso Museu e que se referem a assuntos importantes que, por deficientes ou não existirem, podem influen-

ciar negativamente o seu futuro como instituição viva que deve ser. São opiniões pessoais, que se apresentam não como críticas mas como achegas para a valorização do Museu.

- O nosso Museu de Marinha para um visitante que o visite superficialmente tem muitas coisas boas (que se não referem), podendo afirmar-se até que o seu conceito a nível internacional é elevado. Para um museólogo, um estudioso ou um visitante que deseje aprofundar assuntos ou melhorar os seus conhecimentos sobre a nossa acção no mar, a visita será quase sempre decepcionante por carência de elementos informativos e por uma exposição de objectos com pouco nexos e, por vezes, sobre-carregada por falta de espaço.
- A acção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha deveria ser maior. Qualquer Museu necessita de pessoas fora do seu quadro de pessoal que com ele cooperem e o apoiem activamente no aumento do património, na colaboração em investigações históricas, nas exposições, na divulgação dos assuntos ligados ao Museu, na organização de visitas e viagens de estudo e outras iniciativas ou até que o ajudem só com o seu entusiasmo.
- Da actividade da Academia de Marinha, poderia resultar maior proveito para o Museu, designadamente ao lhe facultar a divulgação das suas realizações e, sobretudo, das publicações que edita, proporcionando assim um acesso mais fácil do público a essas publicações.
- Considera-se importante que haja uma disposição legal de fácil aplicação que isente de pagamentos de impostos as doações, donativos ou legados ao Museu.
- A não existência de qualquer ligação do Museu com a Marinha Mercante, de Pesca e de Recreio, é uma situação que deveria ser corrigida.
- Dada a acção educativa do Museu, deveria haver também qualquer ligação com o departamento ligado ao Ensino e à Cultura.
- Os diversos Departamentos da Marinha praticamente ignoram a existência do Museu como centro de divulgação das suas actividades e local para guarda e preservação de objectos e documentos históricos e tradicionais.
- A segurança do Museu contra incêndios e roubos é reconhecidamente diminuta e, mais tarde ou mais cedo, poderá vir a

aplicar-se mais uma vez, o provérbio que depois de casa roubada trancas à porta.

- O Museu de Marinha dada a sua dimensão, tem uma premente necessidade de serem preenchidos os lugares de conservadores e investigadores. Presentemente não dispõe de nenhuns. A falta de pessoal técnico agrava cada vez mais as deficiências do Museu em aspectos muito importantes, como a conservação, inventariação, catalogação e arquivo, assim como a resposta a solicitações externas, em número cada vez maior, tanto do país como do estrangeiro, e ainda o intercâmbio de informações com outros museus, a edição de publicações e a acção educativa e publicitária do Museu.

A falta de pessoal técnico reflecte-se também na própria organização do Museu. Ainda não existe um Regulamento Interno, Programa do Museu, nem Catálogo-Guia apropriado,

- A falta de pessoal técnico num enquadramento apropriado também afecta a produtividade do pessoal existente, que é baixa e irregular, com uma fraca flexibilidade, o que faz com que a formação e valorização seja negligenciada.
- Apesar do extraordinário valor e da repercursão internacional que alguns aspectos da nossa acção no mar tiveram, essa acção não está valorizada como, por exemplo, o período das Descobertas, a Cartografia, a Construção Naval e a própria pesca do bacalhau.
- Se o nosso passado marítimo está mal representado no Museu, o presente é praticamente descurado. E, quanto ao futuro, nada há a apontar para possíveis orientações que ajudem, sobretudo a juventude, nos momentos de crise de identidade como a que presentemente passamos.
- O Museu luta com falta de espaço para expor colecções que possui, e o que é mais grave, não as pode aumentar enquanto o Museu Arqueológico ocupar parte do Mosteiro dos Jerónimos, que por lei está atribuído à Marinha. Os arquivos de fotografia e filmes necessitam com urgência de local apropriado para a sua guarda e consulta por ser um processo ideal de registar acontecimentos ligados ao mar, o que se deveria incentivar.
- O Pavilhão das Galeotas Reais está ultrapassado no aspecto museológico. A colecção única no mundo das embarcações reais merece um local apropriado à sua conservação. Por outro lado, verifica-se que museus estrangeiros, na América

e na Inglaterra, possuem originais de embarcações tradicionais portuguesas que o nosso Museu não possui, algumas das quais até já desapareceram e outras que estão em vias de desaparecer. O Pavilhão das Galeotas talvez pudesse ser melhor aproveitado para guarda dessas embarcações. As poucas embarcações tradicionais que o Museu possui, aliás com fraco valor representativo da nossa riqueza neste campo, estão numa galeria aberta e, por conseguinte, expostas às variações do clima e de outras acções nocivas.

*C/Alm. Emmanuel Ricon
Cap. frag. António Cardoso*

ACADEMIA DE MARINHA

Portugueses nas Navegações
das Ilhas Canárias no Século XVI

POR
A. TEIXEIRA DA MOTA

LISBOA — 1987

Portugueses nas Navegações das Ilhas Canárias no Século XVI

*Comunicação de A. Teixeira da Mota à Academia de
Marinha em 6 de Março de 1979 (resumo)*

A sessão foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada almirante Sousa Leitão.

Ao abrir a sessão, o vice-almirante Sarmento Rodrigues dirigiu palavras de saudação e agradecimento ao chefe do Estado-Maior da Armada, felicitando-o por ter subscrito o diploma criador da jovem Academia de Marinha, por ter, assim, consagrado e revigorado um esforço patriótico de expansão cultural, que, tendo modestamente surgido como simples grupo de estudos de história marítima, se tinha alargado a mais vastos sectores da actividade marítima e afirmado a sua capacidade realizadora, com abundantes e qualificadas provas. «É este — afirmou — mais um destacado serviço a assinalar na sua brilhante carreira de oficial dos mais distintos e respeitados da nossa Armada, com uma vida inteiramente devotada à Marinha e ao nosso país. Aqui, neste organismo, se agrupam personalidades destacadas pertencentes a diversos sectores da vida nacional, no exclusivo e desinteressado propósito de expandir e dilatar conhecimentos históricos, literários, científicos, artísticos e outros referentes ao mar, no sentido de servir os interesses da nossa pátria, a sua projecção no Mundo e as suas tradicionais disposições de contribuir para o progresso da Humanidade. Assim, os nossos quadros já contam, além de membros pertencentes à Comunidade Luso-Brasileira em condições de perfeita igualdade, figuras de relevo de meios culturais estrangeiros, que têm manifestado interesse pelas actividades marítimas portuguesas e até nos têm prestado relevantes serviços, através dos seus estudos e publicações. E esperamos, com o natural alargamento dos nossos efectivos, que novos membros também possam ter proveniência das comunidades de cultura

ou língua portuguesa espalhadas pelo Mundo, nomeadamente dos novos países de expressão portuguesa».

«Sendo certo — acrescentou — que a Nação Portuguesa alcançou as suas maiores glórias e a sua grande projecção no Mundo graças às actividades relacionadas com o mar, temos, portanto, a certeza de estar no bom caminho dentro do espírito criador da nossa Academia.»

O presidente da Academia registou o apoio que aquele organismo cultural sempre tem recebido das entidades supremas da Marinha, sem excepção, o que — disse — não pode deixar de traduzir um incentivo animador e agradeceu a presença de vários convidados, entre os quais o vice-almirante Barahona Fernandes, a quem saudou pela sua notável actividade na presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa, nomeadamente com a excelente série de conferências que promoveu sobre Cartografia; e o vice-almirante Fernando Coelho da Fonseca, que, depois de ter governado essa mesma Sociedade, se encontra agora no honroso e alto cargo de director do Instituto Superior Naval de Guerra. Depois de ter saudado o representante do director do Instituto de Altos Estudos Militares e de registar, com reconhecimento e apreço, as saudações recebidas dos presidentes da Academia Portuguesa de História e da Academia das Ciências de Lisboa, apresentou o orador da sessão, o capitão-de-mar-e-guerra Avelino Teixeira da Mota, classificando-o como um dos maiores historiadores do nosso tempo, especialmente devotado à História Marítima e à sua aderente, a História da Cartografia.

O vice-almirante Sarmiento Rodrigues citou os trabalhos de investigação elaborados e publicados pelo comandante Teixeira da Mota, dizendo que doze livros e mais de uma centena de artigos — alguns destes constituindo, só por si, estudos acabados — atestam bem a sua admirável actividade.

O secretário-geral da Academia de Marinha apresentou então a sua comunicação subordinada ao tema «*Portugueses nas Navegações das Ilhas Canárias no Século XVI*».

Principiou por dizer que, apesar de repetidos esforços, os portugueses fracassaram em se apoderar das ilhas Canárias durante o século XV e o Tratado de Alcáçovas (1479) reconheceu o direito de Castela ao arquipélago. As Canárias, dada a sua situação geográfica e os seus recursos, continuavam, no entanto, a desempenhar um importante papel na actividade marítima de Portugal, e, a par disso, foram muitos os portugueses que contribuíram para o sucesso do povoamento e da implantação europeia nas ilhas. Este facto traduz, até certo ponto, a vocação dos portugueses para emigrarem para terras alheias e para cooperarem no seu desenvolvimento.

Trabalhos recentes de historiadores espanhóis — acentuou — têm revelado o importante papel desempenhado pelos portugueses no desenvolvimento das actividades piscatórias do arquipélago ao longo do século XVI e certos testemunhos, ainda insuficientemente estudados, apontam para uma apreciável contribuição lusitana no domínio da construção naval.

Na sua comunicação, o comandante Teixeira da Mota tratou, sobretudo, das abundantes informações contidas num longo relato de 1550 escrito por Aires Cardoso, agente português enviado ao arquipélago por D. João III para se inteirar da actividade marítima do arquipélago no domínio de viagens à Mauritânia e Guiné, a fim de ela ser combatida, pois ia contra os direitos e os interesses de Portugal. No seu relato, Aires Cardoso fornece muitos elementos sobre tais viagens, apontando que elas eram possíveis, sobretudo, por contarem com a colaboração de pilotos portugueses, do que cita numerosos exemplos, que em parte são corroborados por outros documentos.

No final da sessão, houve debate sobre o assunto da comunicação e o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, agradeceu as palavras do vice-almirante Sarmiento Rodrigues e saudou-o, manifestando a sua satisfação por ter podido levar a cabo a criação da Academia de Marinha.

ACADEMIA DE MARINHA

WENCESLAU DE MORAES — REBELDE

POR

ARMANDO MARTINS JANEIRA

LISBOA — 1987

Wenceslau de Moraes — Rebelde

*Comunicação de Armando Martins Janeira a Academia
de Marinha na sessão de 18 de Abril de 1979
(resumo)*

A sessão comemorativa do cinquentenário da morte de Wenceslau de Moraes foi presidida pelo vice-almirante Sarmiento Rodrigues e teve a presença do vice-almirante Garcês de Lencastre, adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Ao abrir a sessão, o presidente da Academia, vice-almirante Sarmiento Rodrigues, recordou que passava nesse dia mais um aniversário da chegada ao penedo de S. Pedro, no meio do Atlântico, do avião «Lusitânia», do comando de Sacadura Cabral, tendo como navegador o então capitão-de-mar-e-guerra Gago Coutinho, dois grandes marinheiros-aviadores que tanto ilustraram o nome de Portugal. Nesse dia de 1922, o heroísmo e a ciência — disse — conjugaram-se naquele feito, pois ambos navegaram rigorosamente durante onze horas e meia sem o menor apoio exterior, nem reserva de gasolina, nem T.S.F., percorrendo cerca de 980 milhas, em linha recta, até depararem com aquele penedo, de dimensões menores que muitos dos navios modernos.

Depois de apresentar saudações aos presentes, nomeadamente a D. Adelaide de Moraes, sobrinha de Wenceslau de Moraes, o presidente da Academia evocou a figura daquele oficial de Marinha e escritor que muito honrou a sua pátria, dedicando a maior parte da sua vida ao Japão, onde os seus restos mortais ficaram para sempre. O povo japonês — acentuou — apreciou-o muito em vida e também não o esqueceu na morte, erguendo-lhe em Nagasaquí um monumento que é local de verdadeira romagem. Recordou outros portugueses, como Fernão Mendes Pinto e Jorge Álvares, que escreveram sobre o grande país do Sol nascente e apresentou o embaixador Virgílio Armando Martins Janeira, membro

efectivo da Academia de Marinha, que é — disse — a primeira autoridade na história das relações luso-japonesas e sobre a vida e obra de Wenceslau de Moraes. Da sua acção impulsionadora, resultaram quinze monumentos a Portugal e aos portugueses erigidos no Japão.

Aquele diplomata apresentou então a sua comunicação à Academia sobre a figura de Wenceslau de Moraes, começando por realçar o seu conhecimento profundo da alma nipónica (o «Relance da Alma Japonesa» é, de todos os seus livros, o mais editado no Japão com quatro edições) e a maneira como os naturais daquele país lhe têm sido gratos: ergueram-lhe duas estátuas em Tokushima e em Kobe; publicaram-lhe as obras completas, em japonês — o que se não fez ainda em Portugal — e nos livros elementares de todas as escolas do Japão figura o seu retrato e duas páginas sobre ele.

O embaixador Martins Janeira disse, ao falar da vida e obra do escritor português, que apreciou pormenorizadamente, que Wenceslau de Moraes deu ao Japão o encómio e a voz de prosador admirável, um dos maiores deste século. E acentuou:

«Os seus contos, os seus relatos do drama e da comédia dos acontecimentos e dos costumes, as suas finas descrições da doce paisagem nipónica, as suas sondagens da alma japonesa são as mais sagazes e profundas conseguidas por um estrangeiro. Os profundos, dramáticos amores de Wenceslau de Moraes foram japoneses: por isso não surpreende que ele escreva sobre a mulher japonesa como nenhum outro estrangeiro. Mas também o Japão lhe deu muito: deu-lhe encanto e prazer que alegraram o seu isolamento e iluminaram a sua tristeza, deu-lhe as alegrias e os dramas do amor, os gozos da arte que ele adorava contemplar, a inefável contemplação das edénicas paisagens, inspirou-lhe a meditação solitária sobre os homens, a vida e a morte, em que atingiu profundidades raras na nossa língua. Wenceslau de Moraes foi um hedonista que colheu no Japão requintados gozos; e foi um velho triste, sozinho, infeliz, que conheceu no exílio as horas mais amargas. Homem de vasto sentir, que atingiu da experiência humana os agudos extremos».

E, no final da sua comunicação, o embaixador Martins Janeira falou assim de Wenceslau de Moraes:

«Neto de Mendes Pinto, correu metade do mundo a descobrir os homens, a sua alma, as suas crenças, jogos, festas e costumes. Marinheiro, aprendeu no mar a humildade e a coragem. Alfacinha, viveu em Portugal as experiências de rapaz. Depois largou para o

Mundo e foi ter ao Japão, onde passou quase toda a sua vida de homem maduro. No Japão, sobretudo no fundo provinciano do Japão, em Tokushima, viveu e morreu. E lá jazem as suas cinzas, encomendadas ao Buda, no cemitério de Chionji. Único português a quem ainda hoje se rezam sutras; é seu o único monumento em roda do qual, na festa dos mortos, se dança e se canta o bon-odori. Aventureiro toda a sua vida, dir-se-ia que a sua aventura e exploração do estranho continua ainda depois da morte».

CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

O «Adamastor» em Lourenço Marques,
em 1899

*Depoimento do seu comandante,
Francisco Joaquim Ferreira do Amaral,
sobre a guerra anglo-transvaliana*

POR
BRAGA PAIXÃO

LISBOA — 1981

O «Adamastor» em Lourenço Marques, em 1899

Depoimento do seu comandante,
Francisco Joaquim Ferreira do Amaral,
sobre a guerra anglo-transvaliana

INTRODUÇÃO

Informações obtidas no competente livro, existente no Arquivo de Marinha:

O cruzador *Adamastor* aportou em 27 de Dezembro de 1898 a Buenos Aires.

Anteriormente, estivera no Rio de Janeiro, onde chegara em 12 de Novembro.

(As visitas ao Rio e a Buenos Aires terão constituído missões diplomáticas — o que, como é natural, não consta da fonte que consultei.)

A viagem de regresso a Lisboa compreendeu escalas na Baía, no Pará, em Pernambuco e no Recife, de onde o cruzador se encaminhou para a ilha de Santa Helena.

Daqui, em 14 de Março de 1899, dirigiu-se aos portos de Moçâmedes, Benguela e Luanda.

Visitou em seguida Cabo Verde e a Madeira.

Só em 4 de Maio chegou a Lisboa.

No mesmo ano de 99, foi-lhe cometida missão ao Porto, onde chegou em 27 de Agosto, e em Viana do Castelo. Não pude esclarecer-me sobre o motivo desta visita à capital do Norte, mas penso que não será fora de propósito recordar que foi no referido ano que se deu ali o surto da peste bubónica.

Em 5 de Outubro, saía do porto de Lisboa novamente o cruzador a que me refiro.

Tomou caminho do Mediterrâneo, foi a Suez e a Adem, de onde largou em 21 do mesmo mês, a caminho de Lourenço Marques, onde chegou em 29.

A África meridional atravessava um período que historicamente se deve assinalar como excepcionalmente delicado, tanto que, precisamente no mês de Outubro em que o *Adamastor* fundeou na nossa referida baía, a Inglaterra declarou guerra ao Transval, ou seja, à República da África Meridional.

Esta declaração formalizou a beligerância que de facto se estava a dar, desde muito tempo.

O comando do *Adamastor* estava a ser desempenhado por Francisco Joaquim Ferreira do Amaral. Não se pôde obter o respectivo relatório, mas, datado de bordo do mesmo barco, em Lourenço Marques, com a assinatura «F. Amaral» e indicação de «Reservado», existe no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças o documento que constitui matéria desta comunicação.

Tem forma de carta, mas é de facto um «relatório», bastante extenso. Assim mesmo o seu autor o classifica.

Não se refere ao exercício do comando, mas menciona factos que lhe respeitam.

Intitula-se: «A guerra anglo-transvaliana — seu início e consequências possíveis». Tem a seguinte anotação: «Para Sua Majestade a Rainha ver».

Esta senhora é Dona Maria Amélia, esposa de D. Carlos I.

O motivo da existência deste documento, cujo interesse histórico é evidente, colhe-se do próprio texto, cuja leitura se segue.

Trata-se de um manuscrito. A sua cópia dactilografada não foi fácil de executar, pois há alguns passos de difícil leitura.

Dada a natureza e valor do texto, dispus de uma cópia para a Sociedade de Geografia, que merece lugar de honra em tudo quanto respeite ao que foi o nosso «império» em África.

Irei intercalando alguns esclarecimentos que me parece serem devidos, em relação a certos passos ¹.

¹ A citação de alguns acontecimentos do ano de 1899 facilitará a melhor leitura do documento que motiva esta comunicação: em Junho, agravamento do conflito entre ingleses e bóers, na África do Sul; em Agosto, ultimatum do Governo Inglês (Chamberlain) ao Presidente Kruger, do Transval; em Setembro, o Transval repele as exigências inglesas; em Outubro, declarada a guerra. Na nossa cidade do Porto, peste bubónica. O Governo determina que se forme um «cordão sanitário», contra o que há protestos e agitação, que as autoridades reprimem. Realizam-se eleições, de que resulta virem dali três deputados republicanos.

No mesmo ano, a expedição contra o Mataba, que adiante será citada.

SENHORA!

Ordenou-me Vossa Majestade que eu daqui dissesse quais as minhas impressões gerais e, em especial, qual o juízo que eu aqui possa ter formado da guerra anglo-transvaliana, no seu início, e na sua terminação provável; bem como das probabilidades de difícil solução prática, que por ela possam advir, ou tenham advindo, ao exercício português soberano, presente e futuro, nas nossas possessões da África oriental.

Difícil tarefa, quase irrealizável, creio eu, Senhora, seria o cumprimento completo e perfeito das ordens de Vossa Majestade.

Seria quase preciso adivinhar; por isso e com o receio da censura inglesa às cartas que se enviam pelo correio, eu tanto me tenho demorado em cumprir as determinações de Vossa Majestade, o que agora farei, infelizmente, sem poder convencer-me de que o farei bem, por defeito de entendimento, que não por falta de vontade de bem servir a Vossa Majestade, honra e dever que sobretudo prezo.

Não há necessidade de se acentuar a alta importância da «encomenda» feita pela rainha ao comandante do *Adamastor*.

Interesse pelo assunto a que ela respeitava fica sobremodo evidenciado ... e, a este respeito, é de admitir que ele não existisse somente no ânimo da Senhora D. Amélia. Pode-se razoavelmente pensar que D. Carlos, no intuito de se habilitar com um parecer, de origem extraoficial, colhido em local próximo de acontecimentos que interessavam sobremodo à política geral, em especial à nossa, e por pessoa dotada de qualidades de perspicácia e experiência para *ver* bem as coisas, e — na ocasião — livre de responsabilidades de Governo, portanto em condições de se pronunciar inteiramente segundo a sua visão, pessoal e independente, tenha sugerido à rainha que pedisse o depoimento que assim se obteve.

Ainda se não disse nada, e — a meu ver — faz falta dizê-lo, acerca das circunstâncias que assistiam nesta época na pessoa de Ferreira do Amaral.

Tratava-se de um oficial com notável folha de serviços e situação de evidência na vida portuguesa.

Já em alguns trabalhos meus deixei esclarecimentos sobre pormenores da sua carreira. Um deles, a sua presença no Estado da Índia, contemporânea da do infante D. Afonso, que ali foi, como vice-rei ².

Amaral comandara anteriormente o vapor *Tete*, em expedição à África oriental. Fora governador de S. Tomé e Príncipe e governador-geral de Angola, com êxito notável.

Gerira a pasta da Marinha e Ultramar, pertencendo ao Ministério extrapartidário de José Dias Ferreira, nos anos 92 e 93. Por algum tempo acumulando a dos Negócios Estrangeiros.

Deputado em três legislaturas, era agora par do reino, de nomeação régia.

É de salientar ainda que era presidente da Sociedade de Geografia.

Além da referência que citei, mais duas vezes falei do comandante do *Adamastor*: num apontamento que intitulei «D. Carlos I na Sociedade de Geografia», que o *Boletim* desta instituição inseriu no seu número de Janeiro-Março de 1964 ... e numa comunicação à Academia Portuguesa da História, sob o título «Câmara dos Pares», que aguarda impressão.

Além de todas as circunstâncias que mencionei, havia outra, que muito aproximara Ferreira do Amaral da rainha.

A Senhora D. Amélia, antes de fundar a Assistência Nacional aos Tuberculosos, sempre justamente associada ao seu nome, fundou outra obra, que muito estimou — o *Instituto Ultramarino*, que durante anos administrou directamente ... pessoalmente. Ao princípio, com a colaboração de António Enes, a quem sucedeu Ferreira do Amaral. Este secretariado deu lugar a um convívio constante, que eu sei encontrar-se profusamente documentado.

Uma circunstância curiosa: Ferreira do Amaral tinha sido aluno do célebre Colégio do Pórtico, de António Feliciano de Castilho, de que foram também discípulos Antero de Quental e o padre lazarista Barros Gomes.

Continua a transcrição do «relatório»:

A guerra anglo-transvaliana tem tido, até agora, e porventura assim continuará por muito tempo, por característica essencial, a mais completa indecisão de prognóstico provável.

Estão cercadas pelos Bóers três praças importantes, Lady Smith, Kimber-

² Cf. «Entre Magul e Coolela (Documentos de uma Regência)». Comunicação à Academia das Ciências de Lisboa: 1971.

ley e Mafeking, que, servidas por caminhos de ferro de penetração, constituem um triângulo estratégico fortíssimo, o que define bem a perspicácia dos chefes bóers, e a falta de previsão dos generais ingleses, que passaram a ter que fazer uma guerra de invasão no território bóer a achar-se a braços com a hipótese inversa (?), e sem possibilidade próxima de retorno ofensivo.

Os Bóers estão jogando as últimas; têm na guerra o coração, e todo o seu sentir. O pensamento patriótico que os anima é a defesa da sua pátria e da sua liberdade: sacrificam a vida, o lar, a propriedade, defronte do ideal, de que julgam a Inglaterra os quer expoliar; estão na situação de vencer ou morrer.

Queimam as suas esquadras, e julgam estar trabalhando numa obra inspirada por uma lei divina.

Estão presos ao campo da batalha pelo que um homem pode ter de mais sugestivamente incitador dos mais altos feitos.

A sua consciência religiosa (e assim o definem na sua linguagem pitoresca, quase bíblica) diz-lhes que estão servindo a Deus, cujos preceitos tanto os obrigam a regar a terra nos trabalhos agrários com o suor dos seus rostos, tismados pela ardência do sol africano, como a regar com o seu sangue honesto, trabalhador e digno, o solo da pátria, ameaçado duma dominação estrangeira.

O ideal dos Bóers, desde sempre, tem sido possuírem uma pátria livre; obrigados a fugir, desde o princípio do seu estabelecimento em África diante da cobiça inglesa, para constituírem uma nacionalidade em terra só deles, já não têm mais para onde ir; por isso, ou querem conservar-se na casa que desbravaram e cultivaram, na casa que é sua, porque de Deus a receberam, ou dar ao Altíssimo, com o preço das suas vidas, a razão por que não puderam manter-se no legado que Deus lhes confiara.

Este é, pouco mais ou menos, o sumário de todos os seus discursos de propaganda nos meetings, na praça pública, nas igrejas e na vida íntima das famílias.

O atavismo da raça holandesa, donde os Bóers na sua maioria provêm, histórica e ingenuamente adversa à raça inglesa, é também um factor fortíssimo do ódio entranhado de todo o colono da África austral ao domínio britânico, que aliás, diga-se a verdade, é em geral um domínio liberal e justo, no que respeita às faculdades de trabalho, e às imunidades políticas, mesmo nas suas colónias menos adiantadas.

A sentimentalidade religiosa e patriótica, sendo, vos seus excessos heróicos, um fenómeno patologicamente traduzível numa excitação nervosa, tão fácil de existir nas senhoras, os ódios e as incompatibilidades entre as mulheres bóers, e os ingleses de ambos os sexos, são maiores talvez, se é possível, do que

entre os homens das duas raças: assim Vossa Majestade vê bem, decerto, que os guerreiros bóers partem para a fronteira, para se baterem com os ingleses, sem o menor perigo de desfalecimentos cobardes: pedem-lho o coração, a crença, o ódio de raça, a tradição ... e até as mulheres, as mães, as irmãs, e as filhas, que não choram vendo-os partir, e antes os animam à luta, como as antigas matronas e famílias romanas, os desprezariam, se eles não acudissem, pressurosos, à defesa da pátria em perigo.

Um morto em campanha, pro pátria, é para elas uma alma que voou para o céu. É selvagem e primitivo, mas é sincero, este pensar.

Queira Vossa Majestade juntar, a todos estes elementos de formação de heróis, os hábitos sofredores e sóbrios dos Bóers, a vida rude dos campos a que estão habituados, o conhecimento do país, o golpe de vista de pastores montanheses, a prática da luta com as feras e com os negros, para defesa dos seus rebanhos, que os torna os primeiros atiradores do Mundo; a larga propaganda que desde sempre na África austral os Afrikanders têm feito da doutrina de Monroe, em aplicação à sua terra natal, de dever ser a África para os afrikanders como a América é para os americanos, e Vossa Majestade terá uma explicação completa da razão por que as forças regulares da Inglaterra onnipotente têm estado cinquenta dias em cheque diante das guerrilhas bóers, relativamente insignificantes em número, organizadas sem estados-maiores deslumbrantes, mas dispostas a vencer ou a morrer.

Não creio que a guerra tivesse podido, mais tarde ou mais cedo, evitar-se. Estava escrito: a aparição do ouro e dos diamantes fizera, em dez anos, dum país pastoril e pobre uma das regiões mais ricas do mundo.

Convergiu ao lugar das minas enorme quantidade de colonos ingleses e de outras nações que, faça-se a todos justiça, com um trabalho hérculeo (que custa a compreender como por homens pudesse ter sido realizado), operaram a transformação da antiga vida pacata e burguesa do Transval e Estado Livre de Orange, na vida ambiciosa e calculista, na sede do ouro, na fascinação das riquezas, na febre dos melhoramentos materiais, no struggle for life o mais intransigente, brutal e ganancioso, de que pode haver memória.

O Bóer, apesar da sua rude casca primitiva e ultraconservadora, não resistiu também completamente ao movimento estonteador de tão rápida transformação, não se deixou fascinar até à adopção do trabalho mineiro como modo de vida, por ser absolutamente contrário à sua maneira de ser tradicional, desafogada e livre; mas quis, da riqueza que outros exploraram, tirar os lucros legítimos que ao senhorio directo da terra devem competir.

Na taxação do produto das minas encontrou o Bóer os meios de partilha; com eles se fortificou e desenvolveu, preparando a sua defesa, utilizando assim.

em proveito do seu ideal patriótico, o trabalho dos que enriqueciam no seu país e pretendiam, com a sua crescente preponderância e o seu carácter absorvente, a todo o momento manifestado, intervir no governo do país com direitos políticos iguais aos dos senhores da terra, para assim se garantirem contra a crescente taxação, que ameaçava os seus lucros e o seu futuro.

Os colonos (Witlanders) repetiam as instâncias de adquirir em cinco anos de residência os direitos de cidadãos da república na eleição presidencial, na percentagem dos membros do parlamento que representavam os seus interesses, no desejo veemente e claro de governarem o país — eles, e para eles só.

Esta transformação ter-se-ia dado decerto, sem que os Bóers pudessem evitá-la, em mais dez anos, o máximo, de paz, se um caso extraordinário não tivesse aparecido, que fez acordar os Bóers, dando aos seus dirigentes pretexto para, neles, fazer renascer — intransigente e irreductível — a ideia lendária e tradicional traduzida no grito selvagem, que em todas reuniões dos Afrikanders se pronunciava: «Só poderemos viver sossegados, e ter uma pátria, deitando os Ingleses ao mar: só poderemos governar em nossa casa se, com uma grande confederação das repúblicas e colónias da África do Sul, fizermos uma nação independente e livre, que a Inglaterra poderá explorar pelo seu trabalho, mas que terá de tratar, de igual para igual, como uma nacionalidade autónoma, livre de peias suseranas, ou de influências políticas, que não sejam as dos cidadãos que delas, e desde o berço, fizeram parte. Uma África para os Afrikanders nela governarem, e mais ninguém.»

O facto que precipitou os acontecimentos foi a formação da companhia South Africa, com privilégios majestáticos, a mesma que nos trouxe a desgraçada questão inglesa e a tristíssima série de acontecimentos que lhe sucederam.

A formação da South Africa Chartered Company obedecia a um plano gigantesco, como já a esse plano obedecera a formação das colónias de Blantyre e a exploração do lago Niassa.

Era preciso que a bandeira inglesa tremulasse desde o cabo da Boa Esperança até às bocas do Nilo, por cima da zona montanhosa, salubre, mineira e produtiva; que se criasse uma faixa inglesa de extraordinária e descomunal largura, que marcasse novos futuros à indústria britânica, e que fosse a realização brilhante do sonho histórico da Inglaterra; a dominação completa e eficaz da parte proveitosa e salubre do continente negro, onde a raça branca pudesse reproduzir-se e perpetuar-se assim em sucessivas gerações o domínio da raça inglesa.

À testa desta propaganda activa e trabalhosa estava o intrigante mais

astuto, mais audaz, e mais³ deste século; um célebre Cecil Rhodes, de que Vossa Majestade deve decerto ter ouvido falar.

Para atrair à sua causa os patriotas e negociantes ingleses, Cecil Rhodes falava-lhes no brilho e prosperidade que, para a nação e comércios ingleses, derivariam da realização próxima de um tão largo ideal, a que servia de complemento a dominação do Egipto, e a que não era estranho também o desejo de desapossar-nos de Lourenço Marques, o melhor porto da África austral, o que Cecil Rhodes aconselhava que se fizesse pela força, ou por processos semelhantes aos que determinavam a ocupação do Egipto, que o nosso descalabro financeiro faria lembrar, e ajudava a realizar.

Aos financeiros, aos brasseurs d'affaires ingleses, não era difícil abraçar com olhos cobiçosos o plano gigantesco do atrevido judeu, possuidor do melhor de cinco milhões de libras, que ele maneja com a mais torpe das usuras, acompanhada da mais bem regulada ciência de semear para colher.

Formada a South Africa Chartered Company, começou sobre as suas acções e obrigações o mais desbragado jogo da bolsa, que por muito tempo se manteve, em que Cecil Rhodes tinha a mais larga influência: interessou nesse jogo o duque de Fife, a grande maioria da aristocracia inglesa e os homens mais eminentes da política britânica, que todos são mais ou menos partes na empresa da conquista da África, feita por cima da vida de muita gente, e através das bolsas e dos investments do audacioso judeu.

Dificuldades da Inglaterra com a Rússia, na Índia e na China, e com a Alemanha, em tempo, a propósito dum telegrama do Imperador ao Presidente Kruger, não permitiram, por muito tempo, que a Inglaterra se ocupasse definitivamente da solução do problema da sua supremacia na África austral.

Durante este período, o fiasco das minas de Manica, as contrariedades postas pelos indígenas ao domínio da Chartered Company, as loucas despesas feitas com os caminhos de ferro de penetração e com as instalações da nova cidade de Salisbury, os roubos praticados pelos empregados da Companhia, todos criaturas de Cecil Rhodes e com grande cadastro de iguais feitos em todas as colónias inglesas do Sul, fizeram com que a Chartered esteja nas vésperas de quebrar, se é que não está já de todo falida, e a tal ponto que já a sua força de polícia é mantida e sustentada pelo Governo inglês.

O preço das acções da Companhia é absolutamente fictício. O papel da South Africa só conserva a cotação porque os magnates financeiros e políticos

³ Indecifrável.

e políticos financeiros, que os há também na austera Inglaterra, esperando o grande golpe, há muito premeditado, que teve o seu primeiro acto na abortada revolta de Jameson, fingem vendas recíprocas, e compras a prazo H, ficelles já muito conhecidas mas que, apesar de gastas, ainda assim muitos ingénuos nelas acreditam, e nelas arriscam o seu dinheiro.

Numa crise tão infeliz para o sonhado negócio «de costa acima», que ameaça ser uma completa failure, só uma coisa nova e grandiosa podia fazer renascer a esperança dos prometidos lucros, e até apressar a realização do sonho dominador da África, encravando-a no império inglês, como o Indostão nele foi e está incluído.

A ideia nova consistia em apertar com os Bóers; fazê-los aceitar, ou mesmo desejar, a guerra; e, como troféu da vitória inglesa, injectar na falida companhia as minas de Kimberley e Joanesburg, as forças vivas de dois países como o Transval e o Estado Livre de Orange, o que se faria, segundo se afirmava em Inglaterra, castigando a filáucia dos burghers em querer tratar de igual para igual com a Grã-Bretanha, com um passeio militar de Sir Revers Butler, do Cabo a Pretória, onde deveria ir passar, numa bela visita a uma cidade com magníficos cómodos de vida, e com o despreocupado desvanecimento de uma fácil vitória, o X mas de 1899.

Era um fim de século sedutor; um military promenade, que dava à Inglaterra um império vastíssimo e, ao Cecil Rhodes e aos seus cúmplices financeiros e políticos, meio de triplicarem os seus lucros, tendo praticado e servido a missão mais brilhantemente patriótica que ingleses teriam sonhado e realizado neste século.

Não seria justo o programa, mas era proveitoso; e o regime governativo dos grandes estados raro pode conciliar-se com os impulsos generosos do coração; nem o Cecil Rhodes era homem para se preocupar com tais por-menores!

Aperceberam-se os Bóers de que a mina tinha de explodir; os tentáculos do famoso polvo financeiro tinham açambarcado tudo quanto de mais elevado havia na Inglaterra imperialista, na Inglaterra jingo e na Inglaterra financeira.

Viram bem os audazes flibusteiros que dizer a ingleses que o redondo Britannia se ia ouvir do cabo da Boa Esperança à Alexandria, numa faixa mais larga do que a França e mais comprida que a Rússia, era o mesmo que pô-los a todos, de coração, na obra providencial, com que a rainha de Inglaterra fecharia o ciclo honrado da dominação do Mundo!

Viram os Bóers, portanto, que a guerra, ou a sua perda para sempre, era inevitável; a ceder a dar a pele, como diria o Presidente Kruger, declararam preferir ir buscar a do inimigo, para saber quanto custa dá-la.

Preferiram e estimaram a guerra, porque, na pior hipótese, os colocava na posição de vencidos com honra, ou mortos com glória: apercebidos como estavam para a luta, desde que há três anos perceberam a manobra salvadora das finanças da South Africa. Foram para a guerra, que impuseram os seus dirigentes, dando-se os parabéns por ter sido a própria Inglaterra, com as suas exigências, quem os libertava da absorção, sem remédio, que as franquias políticas, que teriam de conceder aos colonos ingleses, ocasionariam, pela supremacia do número, que, dados iguais direitos políticos, queria dizer inversão completa de nacionalidade, por um processo de transformismo político, quase, senão completamente, inevitável e de futuro invencível.

Por motivos diversos, pois, mas com igual vontade, vieram os dirigentes ingleses e bóers à declaração de guerra; o que se não pode por certo dizer é que, de ambos os lados, se tivesse manifestado igual justiça ou houvesse uma razão prática que, a ambos, por igual, cobrisse.

O exército inglês veio para a luta, no meio das maiores manifestações públicas de entusiasmo de que há memória na Inglaterra; mas em vez de military promenade, que lhe haviam prometido, encontrou a resistência tenaz de quem está na sua casa, não quer dela ser expulso, ou nela admitir quem mande mais do que o proprietário.

Assim é que os Bóers, pelo inesperado da surpresa, têm incutido um tal terror nos soldados ingleses que estes já começam, o que é um princípio novo de discussão na história de exércitos beligerantes regulares, a ponderar e a compreender que de facto se não estão batendo pelo seu país, ou para maior glória da sua Rainha Querida, mas para meter alguns milhões nas arcas, sempre sedentas, dos judeus da alta finança universal.

Já começam a achar demais o sacrifício quase certo das suas vidas contra atiradores, que, assim que eles deitam a cabeça fora das pedras ou trincheiras que os abrigam, lhes põem uma bala entre os olhos, tal qual como estão acostumados a fazer aos tigres e chacais que lhes ameaçam os rebanhos ou lhes invadem as propriedades.

Disto é prova a quantidade pasmosa de prisioneiros, que os Bóers têm feito, e a enorme percentagem de oficiais que têm morrido, ou sido feridos, nos combates repetidos que se têm travado em Glemos, Dundee, Elaasdeght, Etteourt, Calenso, Tajela, Lady Smith, Madder's river, Moai River, Belmont, Starmberg, Kimberley, Mafeking, Crocodile River, etc., etc., etc., que os Ingleses capitulam, nos seus telegramas, de escaramuças e sortidas quando querem tirar a importância às vantagens bóers, capitulando-as ao mesmo tempo de vitórias quando tomam posições que, no dia seguinte, tem aliás tido que

abandonar, deixando no campo, mortos e feridos, os que constituem a mais fina-flor da aristocracia inglesa.

A análise meditada dos sucessivos telegramas terá decerto dado a Vossa Majestade a impressão que deixo esboçada.

Um despacho do general inglês, que está próximo de Kimberley, para Sir Reverlts Buller, que está no Natal, despacho que foi apreendido pelos Bóers, que têm gente sua em todo o país que o exército inglês atravessa, dizia que começava a evidenciar-se, nas tropas, um certo desfalecimento pela demora das operações definitivas, pelo insucesso dos combates, pela infalível pontaria dos Bóers, pelo seu conhecimento do terreno, e pela tática feliz dos chefes inimigos.

Deste «despacho» pode concluir-se que o soldado assalariado inglês veio bater-se, de coração leve, porque lhe disseram que seria fácil a tarefa, e que os Bóers tinham ofendido os brios ingleses, enviando um ultimatum ao Governo de Sua Graciosa Majestade; isto que, nos tempos feudais, era uma razão que não precisava outras, nos tempos modernos, de comercialismo puro, vê-se que não chega para fazer, de mercenários, heróis, como precisariam ser todos, para estarem à altura de, com imediatas vantagens, se defrontarem com a perícia, e com a bravura dos Bóers.

Se pensarmos nos hábitos de comodidade do soldado inglês, que nesta campanha são impossíveis de manter, no meio manifestamente hostil que têm de atravessar, mesmo dentro das colónias inglesas, e particularmente na do Cabo, onde superabundam as burghers, que, ainda quando não inteiramente revoltados, têm o seu coração com os que se batem pelo que eles reputam ser a justiça e a razão, Vossa Majestade pode decerto ajuizar que, apesar de serem os soldados ingleses já hoje superiores em número aos bóers em armas, desde que entrasse o desânimo nas forças inglesas, desde que elas, ao contrário da tradição das tropas regulares, discutem a injustiça da guerra, e que a proporção nos diversos combates é, entre mortos e feridos, de um bóer para dez ingleses, é impossível prever os resultados imediatos da luta. Ninguém pode ser projetado, apesar de estar dum lado um país com enormes recursos, apoiado no senhorio quase exclusivo dos mares, podendo sempre renovar as suas perdas, e aprovisionar os seus soldados; que tem de vencer ou perder para sempre o seu prestígio em África; um país onde a opinião pública se impõe, e cujo Governo conseguiu desviar a questão, duma luta de interesses financeiros e políticos pouco confessáveis que determinaram a guerra, para uma luta em que a Grã-Bretanha joga o seu lugar de nação de primeira ordem; porque do outro lado está uma nacionalidade aguerrida, disposta a empregar os seus

últimos recursos, uma força de guerrilhas que tem aumentado o seu material com material apreendido ao inimigo ... que, se não tiver de vencer, prefere morrer, com um estoicismo de selvagens, de que têm muitas qualidades, e uma sobriedade que toca as raízes do incrível, uma nacionalidade que, quando seja vencida, o exército vencedor, quando se tratar da ocupação, tem que destruir, matando um a um dos que ficarem da luta, como na América os primeiros pioneiros tiveram de fazer às tribos dos peles-vermelhas, para poderem, com o seu desaparecimento, ter a ordem e a posse exclusiva no território que ocuparam.

Vossa Majestade pode calcular quanto tempo levará aos Ingleses realizar este programa de extermínio, sem o qual não terão um dia de sossego, mesmo (repito) quando venham a ser vencedores, o que por ora não se pode afirmar que suceda senão, creio eu, depois de muitos combates, muito sangue, muito tempo, e muito dissabor para o povo inglês e para a sua tradicional prosápia de omnipotência colonial.

Haverá uma intervenção das potências em nome da humanidade?

Será ela, mesmo dentro em pouco, desejada e indirectamente sugerida pela Inglaterra, em nome dos princípios cristãos, recurso, para ela sempre à mão, para cobrir os defeitos da sua organização militar?

Na intervenção forçada, por exigência das potências e não aceite pela Inglaterra, não creio: porque para isto teriam que passar por cima da esquadra britânica, o que reputo difícil, principalmente, dadas as boas relações da Inglaterra com a América do Norte: na possível intervenção da América do Norte, com o consentimento antecipado da Inglaterra, pode-se crer talvez: mas para a Inglaterra o poder permitir, sem desdouro, será preciso, por a sua parte, ter uma vitória decisiva, praticar uma acção d'éclat, que não deixasse dúvidas sobre os resultados finais da campanha; antes disto, não lhe ficará bem ceder da guerra, onde tem encontrado tão repetidos desastres, e o Governo inglês que, apesar de conservador, o que também é digno de reparo, se apoiou no jingoismo do povo para fazer a guerra — no man of the street —, como diria o Sr. Chamberlain na sua defesa parlamentar, não poderá resistir à onda de sangue, pelo povo decerto exigida, para lavar a afronta feita por insignificantes à grande nacionalidade inglesa.

Aceitariam os Bóers uma intervenção da América, que necessariamente seria por demais favorável à Inglaterra, depois de uma primeira vitória, para lhe pagar os serviços que a Inglaterra lhe prestou na questão de Cuba?

Duvido, porque estão dispostos a tudo. Uma intervenção de todas as potências aceitariam decerto, para decisão em forma de congresso arbitral; fora disto não creio; faltar-lhes-ia a confiança no árbitro singular, que o congresso arbitral garantiria pela diversidade de interesses das nações nele apresentadas.

E aqui tem Vossa Majestade, nesta longa e fatigante exposição, definida qual é, sobre o estado da guerra, a impressão que tenho recebido, depois da leitura dos telegramas, em geral contraditórios, que aqui tenho recebido, ou antes a todo o momento aqui se recebem, do que tenho concluído da leitura dos jornais ingleses e transvalianos, das conversas que com ingleses e bóers aqui tenho tido.

Como informação complementar, direi a Vossa Majestade que os Ingleses hoje põem a sua maior esperança na impossibilidade de os Bóers renovarem as suas munições de guerra, muitas das quais eles aliás até agora têm adquirido aprisionando-as ao inimigo no campo da batalha, onde os ingleses por vezes as têm abandonado.

Com o pretexto de evitar a introdução de armamento no território bóer, fazem os Ingleses um ridículo bloqueio ao mar da nossa costa, e na costa do Natal e cabo da Boa Esperança, e desejariam a todo o transe que nós os deixássemos passar gente com armas e munições pela Beira até Salisbury, no caminho de ferro respectivo, para poderem salvar Mafeking e atacar os Bóers na sua fronteira norte, formada pelo curso superior do rio Limpopo.

É este, Senhora!, a meu ver, para nós o único perigo que, até agora, posso calcular nos possa trazer a guerra, além da baixa nos rendimentos aduaneiros e do caminho de ferro. E tanto mais é ele de temer que a Beira, como Vossa Majestade sabe bem, é a sede da Companhia de Moçambique, cujas acções estão na mão de ingleses e principalmente da South Africa e companhias dela dependentes, que hão-de ter instado com o Governo inglês, para que lhes consintamos esta vantagem que, dada a guerra actual, seria uma evidentíssima violação da neutralidade, de que os Bóers tomariam nota, e de que, em devido tempo, nos tomariam contas, mesmo quando vencidos e derrotados pelos Ingleses, aos quais não se lhes daria, nesta hipótese, de animá-los nas correrias ou na incitação à revolta dos negros contra nós, porque achariam assim um meio de intervenção azado para, vindo em nosso auxílio, neste buscarem, com uns certos tons de obsequiosa defesa, ou um domínio completo e soberano em Lourenço Marques, ou, quando menos, um condomínio armado, a que se seguia, pouco a pouco, um domínio exclusivo.

E o pior é que a passagem para os terrenos da South Africa através dos nossos territórios, administrados pela Companhia de Moçambique, pode ser pedida, a pretexto de sufocar uma revolta de pretos na colónia inglesa limitrofe: tal hipótese porém não daria lugar bonna fide senão à passagem duma pequena força, que não podia empenhar-se numa luta com os Bóers; menos de dez ou doze mil homens não serviriam para o ataque do Transval pela fronteira do

Limpopo, ao passo que, para sufocar uma revolta de pretos verdadeira, não seriam precisos decerto mais do que 400 ou 500 brancos.

Neste particular falta-me esclarecimento decisivo; falta-me saber qual é o alcance que, perante as contrariedades tidas pelos Ingleses na luta, eles quererão dar ao Tratado da aliança, ofensiva e defensiva, com que responderam, em tempo, às pretensões dos Espanhóis, quando estes, depois de batidos pelos Americanos, pensaram em achar, no continente português, uma compensação às perdas das Antilhas e Filipinas.

Não sei mesmo se tal convénio compreende a aliança indicada, ou se a reprodução do despacho de Lord Grandville foi um processo de dizer aos Espanhóis que estivessem quietos, um procedimento de ocasião sem compromissos futuros.

Na hora em que escrevia, Ferreira do Amaral desconhecia certamente que, em 4 de Outubro do mesmo ano, se produzira o importante instrumento diplomático, que se designou por «Declaração secreta». Por ele foi considerada «em pleno vigor e eficácia» a velha aliança e expressamente consignado que o Governo português não declararia a neutralidade na guerra entre a Grã-Bretanha e a República Sul-Africana⁴.

Quando ao despacho de Lord Grandville, a que Ferreira do Amaral se refere neste passo, e que mais adiante tornaria a mencionar, foi datado de 16 de Fevereiro de 1873 e endereçado ao Ministro da Inglaterra em Madrid, quando correu que o Partido Republicano espanhol preparava um «golpe» com o fim de estabelecer a «República Ibérica».

É assunto esclarecido por Edgar Prestage em *A Aliança Anglo-Portuguesa*, obra traduzida pelo Doutor Gonçalves Rodrigues e editada em Coimbra em 1936.

O mesmo despacho vem referido na edição britânica *British Documents of the War*, vol. 5, p. 51.

Grandville actuou na qualidade de Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do primeiro Governo de Gladstone.

Prosegue o texto de Ferreira do Amaral:

Não haveria porém para a Inglaterra maior humilhação do que precisar do nosso auxílio para dominar e vencer os Bóers!...

A prosápia com que, ao declarar-se a guerra, rejeitou estranhas intervenções, e o desaforo com que o declarou em nota oficiosa da sua Chancelaria,

⁴ Cf. Marques Guedes, *Aliança Inglesa*. Lisboa, 1943, p. 472.

não condizia com o vexame de nos comprometer na luta, dando, ipso facto, clara demonstração de estar à bout de ressources. Creio, porém, apesar de tudo, que se deve pensar, e sem, como a frase popular indica, «acordar o cão que porventura esteja a dormir», em contrapor a tal pretensão todos os meios possíveis de evitá-la.

Se falta muito, é porque os oficiais dos navios ingleses, que aqui estão, me têm dito, mais de uma vez, que talvez nós necessitássemos do auxílio deles na Beira, para evitar o aproveitamento do estado de inquietação da África do Sul, por parte dos pretos, na tentativa de alguma rebelião armada contra nós, ao que lhes tenho sempre respondido: que nunca tínhamos necessitado de auxílio estranho para governar as nossas colónias, e nelas manter a ordem; que tínhamos sido mais felizes com o Gungunhana do que, em tempo, eles o tinham sido com os zulus, e agora mesmo, para dominar o Mataka, que derrotámos, castigando-o por delapidações feitas em território inglês, também nos avisaram do excessivo poder do criminoso régulo, e da probabilidade que tínhamos contentado com a prata da casa, apesar das repetidas vezes em que havia para nós duma desfeita, sem o generoso auxílio dos cipaios e policia ingleses.

Esta resposta pareceu-me ter-lhes feito pensar que era melhor não me falarem mais do assunto; mas receio muito que o que me não tornaram a dizer, o tenham dito para o Governo inglês; e o estar precavido contra esta e outras arremetidas contra a manutenção da nossa neutralidade, não é, julgo eu, aviso que deva esquecer-se por completo. Por isso já, em carta ao conde de Arnoso, chamei a sua atenção para o que deixo esboçado, o que decerto ele terá já transmitido a El-Rei.

Parece-me dever lembrar o que se passou com o Mataka, neste mesmo ano de 99, para se entender inteiramente a referência de Ferreira do Amaral.

O régulo Mataka trucidara cobardemente o nosso tenente Valadim, facto que comoveu todo o país, de forma que desde então em quase todas as cidades e vilas uma rua tem o seu nome.

Uma expedição, comandada pelo major de infantaria Manuel de Sousa Machado, foi enviada para castigar o chefe insubmisso, com êxito pronto⁵.

Os oficiais ingleses aqui tem tido comigo as mais delicadas atenções; chamam-me o «seu comodoro», e como tal realmente quase me tratam, vindo dar-me sempre conta do que fizeram no cruzeiro absurdo, em que os trazem

⁵ Cf. Bello de Almeida, *Meio século de luta no Ultramar*. Lisboa, 1937, p. 214.

empenhados, dizendo-me quando saem, quando têm tenção de voltar, etc., etc.; e isto apesar dum caso muito ridículo e muito cómico que aqui se deu, e que peço licença para relatar a Vossa Majestade, para amenizar um pouco a fatigante leitura deste maço de relatório.

A marinha britânica vale decerto bem mais, felizmente para a Inglaterra e também para nós, do que o exército inglês: sente-se porém agora impotente contra os rebeldes da montanha; quer fazer alguma coisa, que mostre a sua boa vontade.

O público, que lhes é adverso, percebeu nos marinheiros ingleses esta intenção, aliás simpática no fundo, mas ridícula perante os factos, estando os Bóers fora da sua possível esfera de acção; e diverte-se fazendo denúncias, as mais extravagantes, de tentativas dos irlandeses para fundear minas explosivas, e fazer, com elas, saltar os navios ingleses no ancoradouro do Cabo, e principalmente em Lourenço Marques.

Por causa duma destas denúncias, appareceu-me aqui uma vez o comandante do cruzador inglês Magiciene, e veio para isto a bordo do Adamastor, à noite, à paisana, em tom de grande segredo.

Estava eu a jantar placidamente com os officiaes do meu estado-maior, e quis obrigá-lo a sentar-se à mesa, e a tomar alguma coisa, o que ele não quis aceitar. Tão irrequieto o vi que me levantei da mesa, e vim, com ele, para o escritório, agradecendo-me ele muito ter interrompido o meu jantar para o ouvir.

Debitou-me então o romance da denúncia, pedindo licença para atirar à bala de noite, como faziam no Cabo, a todos os barcos que se approximassem dos navios ingleses: recordou o facto do Maine na⁶ e um milhão de coisas tetricas, que eu recebi com a mais estrondosa gargalhada, de que pude dispor, oferecendo-me para ir fundear para o pé dele, ou mesmo amarrar à mesma amarração o Adamastor e a Magiciene, para assim, de braço dado, como bons e fiéis aliados, fazermos juntos a viagem da ria, que ele tanto temia.

Expliquei-lhe depois, a sério, que não estava em terra de inimigos, que em Lourenço Marques não havia os meios materiais para uma tal empresa, que estava sendo vítima de seu zelo pela honra da Marinha, que todos respeitavam, e tanto, que a opinião geral dos melhores amigos da Inglaterra era que se, em lugar de estarem a maçar os blue jackets em cruzeiros enfadonhos e inúteis, os deixassem ir para a fronteira com as suas peças de tiro rápido, e as suas tradições de bravura e desembaraço, dariam talvez à guerra uma feição mais favorável à causa do Império, do que os sportmen, mais habituados aos

⁶ Indecifrável.

jantares do United Service Club, e ao foie gras dos five o'clock tea ao high life inglês, do que a ter por lunch, e great attraction, escalar montanhas, ocupadas por Bóers que não perdem um tiro.

Lisonjeado com a referência, aliás sincera e justa, à bravura e faculdades militares dos seus companheiros no mar, caiu em si da ridícula figura que fizera, e tendo nós em seguida entrado em conversa de rir, deu-me azo a que lhe recorresse, muito a brincar já se vê, um cartão do Punch do tempo em que os Italianos foram batidos em Musomba.

Representava o cartão um italiano, muito entretido e deliciado a tocar num realejo o «corro a salvar-te» do Trovador: próximo havia uma casa, à janela de cujo rés-do-chão estava uma senhora com uma espingarda na mão.

Falando ao italiano do realejo, exortava-o a patriota dama, com o seu mais amável sorriso, a mudar de instrumento, pedindo-lhe, em honra da pátria aflita, que, por algum tempo, lhe entregasse o realejo, de que ela cuidaria na sua ausência com o máximo esmero, e o trocasse pela espingarda que lhe oferecia para ir bater o Memelik.

A resposta do comandante inglês foi a rir: «I dare say your opinion is that the blue jackets cruising about sea are playing too much organ!»

Um copo de Porto pôs ponto à brincadeira, e o homem lá se foi sossegado; daí por diante, quando sai para cruzeiro, e se vem despedir de mim, diz-me: «Comodoro: we are going to play organ again.»

Tanto eu a brincar lhes dizia uma verdade, que a naval brigade que está em Lady Smith tem sido a única tropa que tem realmente salvo a honra militar britânica; têm feito tours de force tais na colocação da artilharia, no assalto às montanhas, e na bravura temerária com que se expõem, que são os próprios Bóers os que lhes fazem mais justiça, e mais os elogiam; e sem razão o fazem, porque o contraste com os homens do derby-races, do lawn-tennis, football e five o'clock tea é manifesto e evidente. Em rally-paper e fox-lunting parece que são exímios; transportados para a África, deixam-se caçar e prender pelos Bóers, quase indecorosamente; a última caçada bóer, segundo confirmam telegramas ingleses, teve lugar em Modder River; entre mortos e feridos e prisioneiros ingleses, o butin da caçada orça por dois mil homens!...

Os milhares de prisioneiros, recolhidos em Pretória, passam o seu tempo em matches de football, comunicando para os jornais o resultado do jogo entre os prisioneiros dos diversos regimentos, acrescentando que os Bóers are showing very civil, and the meals very decent, incitando com isto claramente os companheiros a entregar-se para obterem o lugar de prisioneiros de guerra, que parece ser a situação mais desejável na África do Sul para os beligerantes ingleses.

Passando novamente à exposição das minhas impressões, direi a Vossa

Majestade que, no meu parecer, risco de os Ingleses pretenderem atacar os Bóers pela fronteira de Lourenço Marques, não me parece haver: as condições do terreno da nossa fronteira, por este lado, tornam a conjectura inverosímil,

Todas as vantagens estratégicas estariam do lado dos Bóers; a única portela que dá acesso às montanhas dos Libombos, que nos separam, é a que dá passagem ao caminho de ferro; e essa mesma é tão abrupta que uma simples deslocação de pedras empurradas, e caindo do alto pelo seu próprio peso, aniquilaria o exército que quisesse aproveitar-se de tão difícil passo e tentar tão impossível aventura.

Para Vossa Majestade ficar, a este respeito, completamente descansada, bastará dizer que ao nosso caminho de ferro se segue, na fronteira, um traço da linha bóer, que teve de ser feito em cremaillere, para poder vencer o desnível abrupto das montanhas, que separam o Transval e a Suazilândia do distrito de Lourenço Marques.

De princípio, as dúvidas postas pelo Governo português à introdução do material de guerra, pela nossa fronteira, não estando ainda declarada a guerra, criaram-nos dificuldades e desconfianças por parte dos Bóers. O material porém afinal passou e os Bóers ficaram de melhor humor.

Têm-se seguido dúvidas da parte do Governo inglês em deixar seguir os mantimentos que, em geral, se importavam no Transval pela nossa fronteira, dúvidas que, por vezes, se repetem; assim como se repete a de podermos, ou não, sem comprometermos a nossa neutralidade, consentir que os navios de guerra ingleses se abasteçam de carvão no nosso porto, o que, no rigor do direito, é permitir a um dos beligerantes a aquisição de contrabando de guerra.

Para obterem à questão da proibição da passagem de mantimentos pelo nosso território para a fronteira bóer, parece ter havido um telegrama do Presidente Kruger para Sua Majestade a Rainha Vitória, em que dizia que a suspensão de recepção de mantimentos pela fronteira portuguesa só afectava os estrangeiros residentes no Transval, particularmente os prisioneiros de guerra, que ficariam reduzidos a comer papas de milho, porque outra coisa não poderiam dar-lhes sem a importarem do estrangeiro; quanto a eles, Bóers, um bocado de carne crua lhes bastava, para conservar a saúde e o vigor necessários, para defenderem a sua terra, a sua liberdade e a sua nacionalidade.

Parece que a esta exposição tão simples e tão clara dos resultados do trop de zèle do Alto-Comissário do Cabo, Sir Alfred Milner⁷, sócio e cúmplice

⁷ Lord Alfred Milner era, desde 1897, comissário britânico para a África do Sul e Governo da Colónia do Cabo. Assim o nomeara Chamberlain, Secretário de Estado das Colónias. Anteriormente, fora Subsecretário das Finanças no Egipto.

Depois da guerra, desempenhará outras importantes funções.

do famoso Cecil Rhodes, Lord Salisbury respondeu désavouant o procedimento do seu subordinado, o que não tem tido grandes resultados práticos, porque, sendo a correspondência mais rápida por via do Cabo, e sendo ali lidas todas as cartas expedidas daqui, às que encomendam mantimentos a teimosia de Sir Alfred Milner não as deixa seguir, e portanto não se evita a entrada dos mantimentos com os vexames aos navios que os trazem. Corta-se o mal pela raiz; não se deixam seguir as cartas ou telegramas, que os encomendam. Como selvajaria cobarde, é completa. Não fora o Sir Alfred Milner sócio da firma financeira política «Cecil Rhodes em comandita»!

Têm reclamado os Bóers contra o consentirmos que os navios de guerra ingleses se abasteçam aqui de carvão; tem-se-lhes porém respondido que, sendo o carvão para a Marinha, que não tem onde empregá-lo como elemento de guerra, em face da ausência de navios por parte do Transval, país interior, e sem comunicação directa para o mar, a excepção de direito era manifesta e clara, tendo por bem larga compensação a questão dos mantimentos, cuja exportação para a sua fronteira era não só por nós consentida, mas em larga escala favorecida.

Neste pressuposto se organizou um *modus vivendi*, que por agora parece manter a nossa neutralidade de um justo equilibrio, que oferece umas tais ou quais garantias para todos, e principalmente para nós.

Com relação ao futuro, e sob o ponto de vista da conservação do nosso porto de Lourenço Marques sob o nosso domínio soberano, deverei dizer a Vossa Majestade que me parece não ter a guerra influência próxima na perda do domínio aludido, senão, na hipótese, que custa a formular, apesar dos sérios reveses até agora por eles sofridos, de os Ingleses não serem vencedores na luta contra os Bóers.

À Inglaterra não pode, durante a guerra, convir malquistar-se com outro país, apesar de fraco como o nosso infelizmente é; não quererá por uma nova violência, não provocada, feita contra o seu mais fiel aliado, que a deixa utilizar do porto sem restrições, excitar ainda mais as malquerenças da Europa.

Vencedora, o que a muitos parecerá paradoxo, mas o que é, em meu parecer, uma verdade, as nações da Europa achariam uma ocasião de intervir nos termos definitivos da paz e da vitória, o que a Inglaterra estimaria, para ter quem lhe respondesse pela execução do que convencionam, sem se expor a novas lutas, e para sair, por mão estranha, das dificuldades do seu compromisso de igualdade de direitos políticos a todos os residentes de raça branca na África do Sul, o que dará, aos dirigentes, pouca razão perante os radicalismos imperialistas, e entusiasmos jingoes da população do *man on the street*, que quererá tratar os vencidos como quem trata negros, e parecerá, no completo

aniquilamento dos Bóers, saciar a sua sede de vingança contra os que, por tanto tempo, tiveram em cheque a onnipotência colonial do grande império britânico.

Desde que haja intervenção estranha na regularização dos pormenores da paz, não creio que as nações, a intervir, consentissem na completa absorção africana por Ingleses, que entretanto quereria dizer a aquisição dum posto, que não é transvaliano mas português e que lhe completaria a posse absoluta, exclusiva, e indispensável da parte mais apetecida do continente africano.

Vencida, pensaria fatalmente na révanche; e esta teria por necessária base a posse de todo o litoral, que envolve a África do Sul, posse que, pela força uma vez tomada, ao que não poderíamos resistir, dada a sua potente esquadra, difficilmente lhe poderia ser, fosse por quem fosse, disputada.

Com a derrota da Inglaterra, começariam, a meu ver, as nossas maiores difficuldades; e para Vossa Majestade melhor poder apreciar a minha afirmativa basta-me-á chamar a sua preciosa atenção para o que succedeu ao findar a guerra de Espanha com os Estados Unidos da América.

Batidos os Espanhóis pelos Americanos, desapossados por estes das suas colónias, a Espanha pensou immediatamente em absorver Portugal, como compensação à perda soffrida, e como prémio de consolação ao povo irritado e insoffrido por tanta derrota depois de tanto sacrificio.

Respondeu-lhe a publicação officiosa do conhecido despacho de Lord Grandville, e porque, por detrás desta publicação, estava a esquadra inglesa, tudo serenou, e os Espanhóis tiveram que recollher a bandeira ibérica, com que pretendiam largamente compensar os desgostos do fim do século, que é preciso sempre ter muito em vista que ainda não tiveram ali o derivativo de desordem e bulhas, que hão-de fatalmente, um dia, surgir, como exploração de reacção contra tanto dissabor, e tanto infortúnio, a par de tanto erro e de tanta teimosia por parte do povo e por parte dos governos do reino vizinho.

Aos Ingleses derrotados no Transval succedia o mesmo que aos Espanhóis derrotados em Santiago de Cuba.

Quereriam uma compensação ao seu desgosto, que lhes seria demais a mais essencial para a sua vingança, evitando que o Transval tornasse a armar-se para resistir-lhe; e não seriam as outras nações, por mais juntas que se encontrassem, bastante fortes no mar para evitar que a Inglaterra, por meios violentos, nos arrancasse Lourenço Marques.

Não teríamos um meio tão simples, e tão suggestivo, como o da publicação do despacho de Lord Grandville, para nos salvar: o mesmo elemento, que nos serviu e serve para nos libertar das garras da Espanha, serviria para nós termos de entregar Lourenço Marques, sem que uma mão amiga pudesse valer-nos em tão difficil conjuntura.

Este meio, se algum convénio ou entente, que eu desconheço, não estão

já feitos com a Inglaterra, que nos garanta, sem prejuízo desta, a posse perpétua soberana, mais ou menos fictícia, ou platónica, em Lourenço Marques, e nos forneça com a pressão para pagarmos a indemnização de Berna, aquele meio, digo, seria a esquadra inglesa, à qual eu não creio que pudessem resistir todas as outras do mundo reunidas; não só porque ela tem o melhor material e o pessoal mais adiantado, mas porque são ingleses todos os telégrafos, e todas as estações de todo o Mundo, e só com o carvão inglês as máquinas de guerra marítimas modernas atingem as grandes velocidades, que são o factor primeiro essencial da sua potência militar, da sua autonomia positiva.

Viu Vossa Majestade que todas as nações da Europa tentaram evitar a guerra da Espanha com a América: a Inglaterra vingou-se do erro da Espanha, sem ter quebrado o acordo de Marrocos, trabalhando a favor da França, contra o compromisso tomado, de ali favorecer os interesses ingleses, não querendo associar-se à intervenção: o resultado do concerto, que bem parece desconcerto, de todas as nações da Europa foi que a guerra não se evitou, porque a Inglaterra a não quis evitar; e que nem sequer tem havido intervenção, agora que os Americanos não têm conseguido regular, tão prontamente como seria para desejar, as suas dificuldades nas Filipinas.

A esquadra inglesa, está pois provado ser o elemento de maior ponderação no Mundo; e Lourenço Marques seria, na révanche contra os Bóers vencedores, essencial à esquadra inglesa, como base de bloqueio para evitar o comércio e o desenvolvimento do Transval; e não só Lourenço Marques, mas, pelo menos, toda a costa de Moçambique, do Zambeze para o Sul.

Podem esperar muitos que a Inglaterra, com o revés sofrido, ficasse aniquilada, ou em condições de tal humilhação, que se não atrevesse a sair para fora dos limites impostos pelo direito internacional. Eu não sigo tal opinião. Quanto maior for a necessidade política e comercial da Inglaterra (e seria maior com a derrota no Transval) de obter a costa de Moçambique, maior é, para nós, o perigo de perdê-la.

Podem esperar também muitos idealistas que a Rússia, intervindo na Índia e na China, mais manifestamente ainda do que de costume, contra a Inglaterra, e sendo neste proceder auxiliada pela França, consiga aumentar as dificuldades inglesas, ou que uma blague de aquisição de Ceuta pela Rússia, que agora apareceu na circulação, venha causar à Inglaterra desgostos graves, tirando-lhe a posse exclusiva da entrada do Mediterrâneo. O que eu não creio é que a Alemanha consentisse em tal, e o que nós, se tivermos juízo, não devemos é, por forma alguma, estimar que assim suceda.

Com mais ou menos sacrifícios coloniais, no ponto de vista da exploração e preponderância dos nossos domínios, a garantia da nossa autonomia reside na Inglaterra: quanto esta desça no conceito geral, é quanto os nossos interesses

económicos, e mesmo coloniais soberanos, descerão nas suas probabilidades futuras.

À Inglaterra, sempre que lhe não seja essencial absorver-nos em África (e ser-lhe-ia essencial fazê-lo, no caso de derrota no Transval), convém bem mais, nas suas colónias, a nossa vizinhança do que a de uma nação poderosa. É isto a situação do porto de Lisboa, Açores e Cabo Verde, que a coloca sempre do nosso lado, já se vê, porém, dentro dos limites de, com isso, se não prejudicar.

A França não pode nem quer, como nunca historicamente quis, valer-nos, e agora bem lhe bastam as suas dificuldades internas, e a instabilidade dos seus governos, para não poder pensar em aventuras exteriores: a Rússia está longe, e é relativamente escassa a sua marinha; a Alemanha não quererá nunca opor-se ao nosso aniquilamento, que representará uma perda para a Inglaterra, de quem é rival no comércio e na preponderância geral. A vantagem da Alemanha seria criar na Espanha, engrandecida à sombra da vontade do Imperador, um auxílio contra a França que, por mais que se pretenda hoje dizer em contrário, é um fidalgo inimigo. Há entre os dois países agravos recíprocos, antigos e recentes, que se não esquecem.

Por estas razões, Senhora, é que me faz sempre muito má impressão o furor cretino com que, na imprensa portuguesa, se metem a ridículo, e como nela se faz gosto nos desastres da Inglaterra, e como tão imprudentemente se engajam alguns na glorificação sentimental, que se apoderou da imprensa da Europa, com respeito às vantagens da vitória dos Bóers: e mais impressão ainda isto me causa quando tal glorificação provém de jornais que se dizem monárquicos, e conservadores, e que assim põem em evidência, sem mais explicação, a sugestiva impressão de como uma república pequena pode pôr em cheque uma grande monarquia imperial!...

Não o fazem por mal, creio eu; trabalha neles a ignorância, e a expansão do clássico e imprevidente sentimentalismo meridional.

Não me parece que convenha aos nossos interesses internacionais esmiuçar se os Ingleses têm ou não razão na guerra em que estão empenhados; a mim, afigura-se-me que quem mais nela tem a perder é a própria Inglaterra, porque, por maior que seja o seu triunfo futuro, já se não livra do cheque derivado dos desastres até agora sofridos; e porque tudo o que, com a vitória, puder obter de melhor, o poderia ter conseguido sem disparar um tiro, porque, da franquia concedida aos mitlanders podia certificar-se do domínio directo e incontestado no governo do Transval e Estado Livre de Orange; com a diferença que o conseguia pacificamente, e a vitória criar-lhe-á, a 9000 milhas de distância da metrópole, uma Irlanda aguerrida e selvagem.

Pelo transformismo político da concessão, em prazo curto, de residência,

das franquias aos mitlanders, obtinha a Inglaterra uma submissão voluntária, contra a qual não havia reclamações atendíveis, porque provinha dum acto de abdicação, pelos Bóers sancionado.

No conceito das massas populares bóers, os dirigentes que os tivessem conduzido a este estado deprimente ficariam completamente desacreditados; com esta dissolução preliminar dos chefes, dissolver-se-ia o partido nacional, o Afrikanderdron, que tanto incomoda e contraria a supremacia inglesa na África do Sul.

Sob o ponto de vista, largamente humanitário, da civilização e do progresso africanos, o domínio inglês oferece muito mais garantias do que o dos Bóers, que têm, sob a fórmula supostamente avançada do sistema republicano, as ideias mais retrógradas que se pode imaginar.

São autoritários, cruéis mesmo com os negros; são pouco ilustrados; não entram de vontade no progressivo labutar do trabalho moderno; são selvagens enfim; e a muitos respeitos intratáveis e desconfiados de tudo, e de todos.

Tirando-os das pastagens dos seus rebanhos, da cultura da lã, da caça, da exploração das peles de animais, a pouco mais se dedicam ou se abalançam.

As mulheres são tratadas como criadas, ou pior ainda, como servas: não entram na família como um elemento de ponderação; são nela um factor de obediência e de submissão ao chefe do casal.

A mulher bóer é a fêmea humana dos tempos primitivos; a mais prolifera é a mais digna de consideração: a que materialmente mais trabalha, e mais serviços violentos presta ao casal, é a mais digna de melhor trato, a mais atendida e respeitada na comunidade.

A educação do filho é feita exclusivamente pelo pai; o coração da mãe suavizando, com a sua branda ternura, no íntimo das famílias, o carácter do filho, é uma noção entre os Bóers desconhecida.

São verdadeiros negros de pele branca, com olhos azuis e cabelo louro.

O Presidente Kruger, tido pelos seus admiradores como um vidente, divinamente inspirado, é um ambicioso, com bastante de velhaco; pretende ligar o seu nome à confederação africana, e finge-se a isso obrigado pelas exigências do povo, quando foi ele que, pela sua política, a essas exigências o induziu.

Quer ser o Washington da África austral.

É um autocrata, com aparências de lutador pela Justiça e pela Liberdade. Está longe de ser um ingénuo, ou um simples; é um político muito trabalhador, manhoso e inteligente, com todos os defeitos desta classe de indivíduos, e não são eles pequenos.

Defende de uma causa justa, para ele, é certo; se o será para a humanidade, e até para o povo que o adora, é mais do que duvidoso; e hoje as questões dirimem-se menos pelo direito doutrinário privativo dos imediatamente interessados (e é este também o nosso grande mal) do que pelas vantagens e garantias oferecidas pelos que atacam esses direitos: é uma das consequências do transformismo social e a esta evolução não há resistir-lhe.

A nossa sorte, a meu ver, Senhora, está pois ligada à sorte da Inglaterra: se conseguirmos até ao final da luta conservar a neutralidade, para o que se não deve poupar nem um só sacrifício, a guerra faz-nos mais bem do que mal e só terá o pequeno contra da diminuição temporária, a recuperar depois, dos rendimentos da Alfândega e do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Se nos envolvermos na luta, ou nela nos envolverem, estamos arriscados aos desgostos correlativos, cujo alcance completo é hoje difficilimo de prever.

Se por qualquer forma, nesta questão, dermos alguma razão de queixa à Inglaterra, considero este facto como devendo ter as mais graves e deletérias consequências para a autonomia do país, para as instituições e para a nossa fortuna pública e particular.

Todos os portuguezes, pois, que têm influência no país, todos os que se interessam pelo seu bem-estar, ou o que quer dizer o mesmo pelo bem-estar da Família Real, e das instituições monárquicas, devem, a meu ver, pensar que, dos Bóers, nada temos a esperar de vantajoso, nem na África, nem na Europa, e fazer propaganda activa:

1.º Para a conservação da mais estrita neutralidade durante a guerra.

2.º Para não provocar a menor animadversão da parte dos Ingleses, para lhes dar o apoio moral que, dentro da neutralidade legal, e dos nossos poucos recursos, sem nos comprometermos em subserviências desonestas, lhes possamos prestar, para que, quando, apesar da correcção do nosso proceder, nos fizessem uma violência, ninguém nos pudesse attribuir o tê-la provocado, como provocámos o ultimatum.

Seria a brutalidade um pretexto, o que custa muito mais a praticar, quando pode aduzir-se uma razão, por fútil que pareça, ou realmente seja.

De quanto tenho dito se vê bem que, pelo que eu posso saber, sem estar no segredo da diplomacia portuguesa, de momento nada há, a meu ver, que possa fazer-nos temer qualquer desgosto, ou que deva considerar-se este mais próximo do que antes da guerra: o que é preciso é não provocar, com impensadas picuinhas contra os Ingleses, ou com a apoteose dos Bóers por demais lisonjeiros, qualquer má vontade da Inglaterra. Para isto bastaria talvez sugerir, e se eu estivesse em Lisboa fá-lo-ia sem dificuldade, a exploração do sentimentalismo

português, mas no sentido de não ser cavalheiresco atacar os que a sorte da guerra não tem favorecido, e dar razão a quem, por esse facto pouco correcto, justamente nos criticasse.

Para garantia do nosso domínio, na provincia de Moçambique, deu-se agora um facto que talvez passe em Portugal despercebido, mas a que também, se eu estivesse em Lisboa, havia de diligenciar dar o maior realce, e o mais justificado brilho, pedindo a Sua Majestade El-Rei para mais uma vez se fazer ouvir na Sociedade de Geografia, em mais uma sessão solene daquelas que Vossa Majestade tem honrado com a sua presença⁸ e que me parece devem acordar, no patriótico e benévolo espírito de Vossa Majestade, as mais gratas recordações.

É nelas que El-Rei tem tido as suas mais justas e merecidas ovações, espontâneas, sem preparos e sem convencionalismos de etiqueta; ovações que são de El-Rei, que Sua Majestade não tem que dividir com os seus ministros, ou com quaisquer influentes políticos, intervenção daninha, que só no próprio interesse trabalha.

Ovações feitas pelo povo ilustrado e justo, sem a necessidade de pagamento de comissão aos intermediários, que não existem, onde o contacto é immediato, e o entusiasmo sai do coração espontâneo, e sinceramente accentuado.

O motivo mais que justificado para a sessão solene seria o regresso a Lisboa da gloriosa expedição ao Mataba, régulo poderoso que os Ingleses não puderam bater, e que nós batemos e destruimos, com meia dúzia de soldados portugueses, vingando assim o massacre da expedição do tenente Valadim, e castigando o temido potentado que os Ingleses não puderam bater, e que nós punimos sem o seu auxilio, que aliás pretendiam prestar-nos, e que por nós foi delicadamente dispensado.

A derrota completa do Mataba teve lugar quando à nossa força já não restavam mais de 120 soldados brancos, porque os restantes tinham retirado com ferimentos, mortos de febres e doenças do país, extenuados, e cansados da marcha mais rápida e mais violenta, que, em tão inóspita região, se tem levado a cabo.

Este feito de armas, praticado contra dezenas de milhares de negros inimigos, vencidos nos lugares onde tinham as suas povoações com mais de 4000 casas, levado a cabo na ocasião em que os Ingleses tão pouco felizes têm sido na campanha do Transval, teve o duplo benefício da vitória, e da sua oportunidade histórica.

⁸ Cf. «D. Carlos I na Sociedade de Geografia», in *Boletim* da mesma Sociedade, Janeiro-Março, 1964.

Repetiu-se em condições de não menor risco e dificuldade, o facto da oportunidade que deu ao feito notabilissimo de Mouzinho o seu maior brilho. Refiro-me à prisão do Gungunhana, contemporânea da derrota italiana em Massomba. Agora a derrota do Mataka coincide com o desastre dos Ingleses na África do Sul. Itália e Inglaterra, duas grandes nações, não conseguiram, nas lutas de África, vantagens que contemporaneamente obtivemos, com os nossos fracos recursos, mas com a forte valentia dos nossos soldados. Para uma nação pequena como a nossa isto tem algum valor.

Naturalmente, na sessão solene que proporia a El-Rei, se estivesse em Lisboa, não poderia fazer a alusão que deixo transcrita, porque não seria delicado fazê-lo diante dos representantes das duas nações referidas, mas relataria os factos, pô-los-ia em conjugação, com o espirito militar de El-Rei e com o que Sua Majestade fez para que a expedição tivesse lugar, que tudo eu sei, e muito bem.

Demonstraria o serviço feito por Sua Majestade, secundado pelos nossos soldados e marinheiros, que também tiveram estes, na condução rápida da expedição até ao Chilomo, uma parte na glória obtida; e isto dito daria ocasião a El-Rei de se fazer ouvir, e receber, numa justissima manifestação de respeitoso e entusiástico interesse, a justa compensação dos seus esforços e o merecido reconhecimento popular das suas diligências patrióticas.

Aqui, de longe, nada mais posso fazer do que recomendar que outros façam o que então gostosamente faria, recomendação que não esqueci, ficando por este meio expressa a minha sincera boa vontade — que Vossa Majestade me tem feito sempre a honra de premiar com a mais benévola e cativante justiça.

Bem merecerão de Vossa Majestade os bravos expedicionários do Mataka a amável recepção, que o magnânimo e bondoso coração da nossa tão querida Rainha decerto lhes conferirá, e, na segurança de que praticaram um acto que em Vossa Majestade provocará a mais benévola consideração, vão eles beijar as augustas mãos de Vossa Majestade, segundo me afirmaram e não custa a crer, tendo na consciência que uma tão subida honra será, para eles, recompensa que, aos seus patrióticos feitos, em muito sobreleve.

Longa e fatigante, como por demais terá sido para Vossa Majestade, a leitura deste fastidioso relatório, se ele puder ter achado, na inexaurível paciência de Vossa Majestade, a consideração precisa, para poder ser lido, peço a Vossa Majestade me perdoe a sua obrigada extensão e, se não tiver sabido, como decerto não soube, pela dificuldade da empresa, nele traduzir o condigno e integral cumprimento das ordens de Vossa Majestade, seja-me lícito esperar, da nunca desmentida benevolência de Vossa Majestade para comigo, que nele

terá Vossa Majestade visto a manifestação do meu mais reconhecido respeito, e da dedicada lealdade de quem, pedindo licença para beijar respeitosamente as augustas mãos de Vossa Majestade, é de

Vossa Majestade fiel e respeitador criado,

Bordo do cruzador Adamastor, surto em Lourenço Marques, 18 de Dezembro de 1899.

F. AMARAL

(Arquivo Histórico do Ministério das Finanças — Reservados)

Um esclarecimento, que aliás não será necessário:

Como Ferreira do Amaral admitia, a Inglaterra sempre veio a solicitar-nos permissão para as suas forças militares atravessarem o território de Moçambique — o que foi consentido e se fez, pela Beira.

Hesitei, durante anos, por diversos motivos, em revelar o texto que motivou esta comunicação. Não me arrependo de, finalmente, o ter tornado conhecido.

Achei que este era o lugar mais a propósito, de entre quatro tribunas que me eram possíveis: a Sociedade de Geografia e outras Academias a que pertencem.

Aqui, julgo que ficou bem, até em homenagem ao marinheiro que produziu tão importante «relatório».

Lembro-me de uma sessão que podemos considerar *histórica*, que aqui tivemos, na véspera de uma data histórica. Foi em 1974, na tarde de 24 de Abril, que ouvimos falar da *rota do Cabo*.

Merece ser recordada essa tarde, do velho «Centro de Estudos», que precedeu esta nossa Academia.

V. M. Braga Paixão

ACADEMIA DE MARINHA

VIAGEM DA «SAGRES»

LISBOA — 1987

Viagem da «Sagres»

Mesa-redonda realizada na sessão de Academia de Marinha de 11 de Junho de 1979 (resumo)

SESSÃO presidida pelo vice-almirante Sarmento Rodrigues.

O presidente da Academia, vice-almirante Sarmento Rodrigues, ao abrir a reunião, saudou todos os presentes, tendo palavras de especial apreço para os organizadores e intervenientes da sessão, nomeadamente os vice-almirantes Dias Martins, Garcês de Lencastre, Bustorff Guerra, Ramos Rocha e Cardoso Tavares, os comandantes Teixeira da Mota, Martins e Silva e Cavaleiro de Ferreira e o tenente Armando Ferrão. Recordou que a famosa viagem da *Sagres* teve a sua origem na patriótica insistência da comunidade luso-americana da Califórnia, especialmente os organizadores do Festival Cabrilho, em San Diego — a cuja comissão preside a professora Mary Rosa Giglito — que de há alguns anos para cá tinha a grande aspiração de ter presente o belo navio-escola nas solenidades de Cabrilho, a realizar na última semana de Setembro de cada ano. Ficou a dever-se ao almirante Souto Cruz, então chefe do Estado-Maior da Armada, a decisão da viagem da *Sagres* ao Festival Cabrilho de 1978 e depois a continuação da viagem à volta do Mundo, visitando especialmente comunidades, de cultura portuguesa.

Como a organização desta histórica viagem tinha sido confiada ao vice-almirante Bustorff Guerra, a ele ficou também a pertencer a orientação desta sessão da Academia.

Ao usar, então, da palavra, o vice-almirante Bustorff Guerra falou sobre o planeamento da viagem, a sua execução e os resultados alcançados.

Seguidamente, o capitão-de-fragata Martins e Silva, comandante da *Sagres*, fez uma larga exposição sobre os vários aspectos do périplo do navio-escola, referindo-se à navegação efectuada no Atlântico, no Pacífico, no mar da China, no Índico, no mar Vermelho e no Mediterrâneo

e citando as adversidades encontradas devidas ao mau tempo, aos horários a cumprir e à escassa autonomia para longas tiradas. Citou os objectivos principais da viagem, entre os quais a instrução dos cadetes do curso «Afonso de Paiva» sobre os aspectos de técnica marinheira, social e protocolar; referiu que a bordo se encontravam também alguns cadetes de S. Tomé e de Angola e, como convidados, alunos da Academia Militar, Força Aérea, Instituto Superior Técnico e do Colégio Militar. Referiu-se depois aos contactos com os emigrantes ou comunidades de cultura portuguesa, começando por La Guaira (Venezuela).

Para falar sobre as escalas de Ensenada (México) e San Diego, usaram da palavra os vice-almirantes Cardoso Tavares e Garcês de Lencastre e os comandantes Teixeira da Mota (que participou num colóquio sobre história marítima) e Cavaleiro de Ferreira.

O comandante da *Sagres* retomou depois a sua narrativa sobre as escalas de San Francisco, Victória e Vancouver, tendo o vice-almirante Ramos Rocha feito a sua intervenção sobre a escala de Honolulu, no Hawai.

O comandante Martins e Silva citou o reforço e o restabelecimento de laços históricos e culturais, referindo-se a Casablanca, Dakar, Port of Spain, Cartagena e Acapulco, tendo feito uma intervenção especial o vice-almirante Dias Martins a respeito das escalas de Tóquio e Nagasaki.

Na continuação do seu importante relato, o comandante da *Sagres* referiu a visita a Macau e Hong Kong, a Malaca e Colombo, a Mormugão e Bombaim, tendo feito, a propósito, emocionantes descrições e vários comentários.

Foi ainda dada a palavra ao tenente Armando Ferrão que se referiu ao relevo dado à viagem pelos órgãos de Comunicação Social nacionais e estrangeiros.

ACADEMIA DE MARINHA

REGIÃO - ATLÂNTICO - IBERO - AFRICANA

— Como modelo a utilizar na investigação oceanográfica
aplicado à poluição do mar

POR
JOSÉ ATAÍDE

LISBOA — 1987

Região-Atlântico-Ibero-Africana

— como modelo a utilizar na investigação oceanográfica aplicada à poluição no mar

*Comunicação apresentada por José Ataíde na sessão de
Academia de Marinha de 27 de Julho de 1979
(reserva)*

PRESIDIU o vice-almirante Sarmento Rodrigues. Esteve presente o embaixador do Senegal, em Lisboa, Charles Delgado Freire, que, a propósito do tema da comunicação apresentada naquela sessão, pôs em relevo o interesse do Senegal na cooperação com Portugal no domínio dos estudos oceanográficos, no âmbito da região atlântico-ibero-africana, de que o nosso país é coordenador.

No uso da palavra, o comandante José Cabido de Ataíde começou por referir que aquela região é definida geograficamente pelos seguintes limites aproximados: a norte, pelo paralelo que passa pela Nazaré, na costa portuguesa; a sul pelo paralelo que passa pelo rio Cacine, na Guiné-Bissau; a oeste, pelo meridiano que passa pela ilha das Flores, nos Açores; a leste pelas costas de Portugal, Espanha, Marrocos, Mauritânia, Senegal e Guiné-Bissau. A região incorpora, na sua parte noroeste, o arquipélago dos Açores; na sua parte central, os arquipélagos da Madeira e das Canárias; e na sua parte sueste o arquipélago de Cabo Verde. O orador acentuou que fizera esta referência porque a situação geográfica destes arquipélagos, nos permite dispôr de estações para observações oceanográficas em mar aberto, especialmente aptas para conveniente apoio à investigação de tão extensa área marítima. Temos, assim, a vantagem de poder programar estudos de certa envergadura oceanográfica, dispondo apenas de navios de reduzidas dimensões, e podendo realizar observações e análises que outros países mais desenvolvidos não podem fazer por não disporem dessas bases em terra.

Recordou depois que Portugal e Espanha são membros das Convenções de Londres, Oslo e Paris sobre poluição do mar e que outros países da região atlântico-africana são potencialmente membros da de Londres pois esta Convenção, de âmbito mundial, está aberta à assinatura de todos os países do Mundo. Referiu-se finalmente à Convenção de Barcelona (Mediterrâneo), da qual fazem parte Marrocos e a Espanha, estando em estudo a adesão de Portugal.

E, a propósito, o comandante José Cabido de Ataíde afirmou:

«Gostaríamos que não tivesse surgido a necessidade de criar todas as Convenções que acabo de referir, pois isso queria dizer que não havia perigo real de poluição do mar. Todavia e infelizmente, não é assim. A poluição do mar, provocada de diversas formas e tendo várias origens, é um facto dos nossos dias. Estar presente nessas Convenções é uma necessidade que todos nós temos, pois, apesar de não possuímos desenvolvimento industrial, que nos obrigue a recorrer aos diversos métodos de eliminação de detritos, que são controlados por tais Convenções, não temos outra forma de saber onde, em que quantidade e quando são feitos os vertimentos. É bom não esquecer, também, que zonas de vertimentos de detritos mais utilizados, se situam nas fossas abissais, que se encontram entre o continente europeu e a cordilheira centro atlântica e que, conseqüentemente, há grandes probabilidades de parte dos detritos poluentes, serem transportados para Sul, quando incorporados na dinâmica das correntes de Portugal e das Canárias.»

Mais adiante, referiu que Portugal está atento a este problema desde 1972, tendo intensificado a sua acção a partir de 1976 e que é sua intenção pôr a experiência adquirida ao serviço dos outros países da região atlântico-ibero-africana, tendo em vista a defesa dos interesses comuns. O nosso modelo está, pois, definido e os nossos planos de acção estão esquematizados.

Ao terminar a apresentação da sua comunicação, que foi muito apreciada pelas numerosas pessoas que assistiram à sessão, o comandante José Cabido de Ataíde declarou:

«O caminho que falta percorrer ainda é longo, mas estamos convencidos de que, com a ajuda de todos os países da região atlântico-ibero-africana, havemos de conseguir levar a bom termo o programa de investigação aplicada que nos propomos realizar.»

ACADEMIA DE MARINHA

DESCRIÇÃO DUMA VIAGEM
À ILHA DE ORMUZ

POR
MENDES DA LUZ

LISBOA — 1987

Descrição duma Viagem à Ilha de Ormuz

*Comunicação apresentada por Mendes da Luz na sessão
de Academia de Marinha de 11 de Julho de 1979
(resumo)*

NAS instalações do Museu de Marinha, em Belém, realizou-se uma sessão plenária da Academia de Marinha para proceder a eleições de novos membros efectivos e associados, entre individualidades portuguesas, ou de comunidades de cultura portuguesa, e estrangeiras. Presidiu o almirante Sarmento Rodrigues, presidente da Academia, acompanhado do Vice-presidente Eng.º José Rodrigues dos Santos, do Vice-presidente e Secretário-Geral Comandante Teixeira da Mota e do Secretário da Secção de História Marítima, Eng.º Viriato de Sousa Campos.

Depois das eleições teve lugar a sessão plenária pública para apresentação duma comunicação pelo Dr. Francisco Mendes da Luz. Ao abrir a sessão, que teve numerosa assistência, o almirante Sarmento Rodrigues fez referência elogiosas à conferência sobre «As Caravelas de Portugal» proferida pelo académico Dr. Pimentel Barata, na Casa do Infante da cidade do Porto, integrada nas comemorações do Dia da Marinha. Citou ainda a excelente exposição feita pelo Museu de Marinha na mesma Casa do Infante e louvou os seus principais realizadores, Almirante Ricou e Comandante António Cardoso. Referiu também a magnífica apresentação do Navio Escola *Sagres* que atraíu milhares de visitantes, no porto de Leixões. E, por fim, teve palavras do maior apreço para a patriótica alocução do Almirante Sousa Leitão, Chefe do Estap-Maior da Armada, por ocasião da parada levada a efeito na Avenida dos Aliados, na qual desfilarão cadetes da Escola Naval e forças de Marinha, e que constituiu um grande sucesso. Considerou que as celebrações do Dia da Marinha, no Porto, que tiveram a valorosa colaboração da Câmara Municipal daquela cidade, tinham sido uma feliz iniciativa, altamente apreciada por toda a população.

Seguidamente, o Dr. Francisco Paulo Mendes da Luz proferiu a conferência «Descrição de uma viagem a Ormuz», na qual fez um resumo das relações históricas de Portugal com a Ilha de Ormuz nos séculos XVI e XVII, dando especial relevo às missões dos frades Agostinho Belchior dos Anjos e António de Gouveia, que se desempenharam na antiga Pérsia de espinhosas missões diplomáticas e comerciais.

Foram exibidos diapositivos de antigos desenhos portugueses representando a fortaleza de Ormuz, considerada já naquele tempo de extraordinário valor estratégico, na zona marítima de comunicação com o Oceano Índico. Depois foi projectado um filme em que se mostra o estado actual de fortaleza, fazendo-se a comparação com as representações dos antigos desenhos, o que permitiu avaliar o rigor que os cartógrafos e desenhadores de épocas antigas punham na elaboração dos mapas que não diferem no essencial do que ainda se pode ver naquela ilha.

ACADEMIA DE MARINHA

Sarmiento Rodrigues

in memoriam

LISBOA — 1979

No dia 23 de Outubro de 1979 a Academia de Marinha reuniu em sessão plenária nas instalações do Museu de Marinha, para homenagear a memória do seu falecido Presidente, Contra-Almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues.

A sessão foi honrada com a presença de S. Excelência o Almirante Sousa Leitão, Chefe do Estado-Maior da Armada, alguns Conselheiros da Revolução, familiares do homenageado, almirantes e oficiais da Armada, além de outras entidades civis e militares.

Foram oradores os Membros da Academia: engenheiro Rodrigues dos Santos (Vice-Presidente e Presidente da Secção de Artes, Letras e Ciências), que orientou os trabalhos, Dr. Norberto Lopes, Comandante Teixeira da Mota (Vice-Presidente e Presidente da Secção de História Marítima), Dr. Braga Paixão e Dr. Alexandre Lobato ¹.

¹ A publicação desta separata foi decidida em sessão preparatória de 30 de Julho de 1982. Enquanto se organiza e prepara a publicação das «Memórias» da Academia de Marinha em atraso, é da responsabilidade do Secretário-Geral a coordenação dos textos, conforme os originais entregues e revistos pelos oradores e/ou a gravação magnética da sessão de homenagem ao Contra-Almirante Sarmento Rodrigues.



Contra-almirante Manoel Maria Sarmiento Rodrigues

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
Minhas Senhoras e meus Senhores

Penso que a adesão espontânea do Chefe da Armada a esta homenagem à memória inesquecível do Presidente desta Academia será, a meu ver, e julgo que não erro, a consagração oficial de um alto valor humano. Valor de raiz, accionado ao longo duma carreira brilhante, por um culto devoto à Marinha e que eterniza o exemplo que o Almirante Sarmiento Rodrigues irradiou em vida, no seu vasto mundo de experiências, registando-o nas páginas austeras dos anais desta Academia — que será a melhor forma de verter num valioso legado à Nação, o acervo anárquico das suas memórias dispersas.

É para mim ponto de fé, que o Almirante Sousa Leitão, humanista sensível aos cambiantes anímicos de um exemplo fora do comum, quiz dar testemunho público do seu elevado apreço, pelo lidador denodado de tantas lídes brilhantes, que foi fulminado de chofre por um golpe cruel do destino, em plena acção, quando vivia com a devoção de um apóstolo e no alvoroço de um jovem, as emoções exaltantes da nobre missão que a Marinha lhe confiara.

Até ao último alento, Sarmiento Rodrigues serviu a Pátria com o afã obstinado de um fanático. A Providência, nos seus insondáveis desígnios, premiou-o com o privilégio de topar no crepúsculo da existência, o terreno propício, ao cultivo e amanho das suas tendências. E nesse paraíso empenhou os seus belos dons ingénitos, de Marinheiro-Poeta, e findou santamente, a cultivar o seu jardim.

Observada do ponto de vista onde me situei, a existência de Sarmiento Rodrigues foi um campo de batalha entre a inteligência, a vontade e o amor à vida, contra a malquerença dos émulos, a náusea das rotinas instaladas e a vil tristeza das renunciadas. O trepasse do Homem deixou o meu País mais pobre.

Esse foi o saldo positivo que apurei do meu balanço de amigo ... do

amigo que deliberadamente ignorou os defeitos e exaltou as virtudes, porque os defeitos eram de somenos, defronte do magno esplendor dos projectos que visionou.

O que o impunha ao nosso respeito, era a claridade da estirpe moral, o intenso valor activo, disperso com generosa equidade por funções cimeiras e secundárias; o fulgor do espírito em dias inspirados, arma de feiticeiro empenhado em aliciar para a causa um novo valor arisco, em manter coeso o seu Grupo, em rastilhar no auditório o encanto dos seus improvisos fluidos, fáceis e frescos como arroyos, no imediato rescaldo de uma conferência árida. E, naturalmente, a personalidade fascinante do marujo polivalente, homem de acção, homem de pensamento, homem público ... marneiro porém, acima de todo o renome alcançado no brilho faiscante das metamorfoses.

Senhoras e Senhores:

No velho Tombo dos Marinheiros, que designamos por «Nau de pedra», deve haver um «curriculum» prodigioso, expresso num rol intermimo de louvores e condecorações, que é o testemunho oficial do esplendor de uma carreira magistralmente conseguida. Nele me fio para avaliar a autenticidade do meu texto.

Dignou-se V. Ex.^a, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, verter em dia bem inspirado, o Centro de Estudos de Marinha em Academia.

Para o confrade número um, essa seria a cúpula de uma evolução inteligente, acelerada pela vontade de um brilhante escol erudito. Era a consagração de uma década de labor intenso, julgado no mundo do pensamento além fronteiras, digno de figurar no pelotão da vanguarda.

Por isso, essa decisão oportuniíssima, iluminou com um clarão de júbilo os últimos dias da vida do Presidente. A Academia era o sonho transfigurado em prodígio, o triunfo de um desígnio cultural de alcance vertiginoso.

Hoje V. Ex.^a vem em pessoa associar-se ao nosso pesar pelo golpe brutal que o prostou.

Na beleza moral do desígnio, subjacente no gesto generoso, o culto da verdade splende, no acto solene duma consagração pública.

Eis uma honra que se me impunha agradecer, por imperativo do cargo, mas não me ocorre a expressão adequada à dignidade do acto. Liberto-me pois do embaraço, com o voto conciso dos beirões: Bem haja Sr. Almirante.

Para eternizar nas páginas das «Memórias» desta Academia a imagem que o Almirante Sarmiento Rodrigues projectou no seu mundo de vivências fáceis e acintes, de grimas iradas a pausas tranquilas, para seleccionar desta colecta rica os instantâneos que melhor definem e aclaram os imos da sua personalidade invulgar, a Academia decidiu empreender uma peregrinação sumária ao longo da rota que o Almirante percorreu durante a vida acidentada, para o surpreender-mos a virtualizar, em cada situação, o fulgor dos dons naturais, o eclétismo das aptidões bem conseguidas, a beleza da formação ética. Para orientar esta romaria, decidimos meter piloto na devassa das actividades do homem público, em funções de Ministro e Governador ultramarino.

O Dr. Norberto Lopes prometeu-nos o seu concurso — ninguém melhor indicado para nos dar um testemunho idóneo, do que o amigo dilecto do Almirante.

Escolhemos guias seguros, companheiros de jornada, na árdua luta pelo progresso da terra negra.

Sarmiento Rodrigues foi homem público no topo da hierarquia, erudito eminente à testa da jovem Academia de Marinha, académico de prestígio no arraial clássico ... e um marinheiro de escol.

Vamos agora surpreendê-lo a estilizar dons de feiticeiro em missões de diplomata — irradiando simpatia e calor humano em convívio fraterno com emigrantes, no tumulto americano ou no trato amorável com asiáticos, de nome sonoro, orgulhosos do remoto avo português ... e em sua casa, no Brasil, a terra dos seus amores.

Aflorei num breve relance o marinheiro em missões de soberania, aliciando com a eloquência fluída e fácil e o encanto da sua presença, a cordealidade exuberante do anfitrião americano e a devoção do emigrante, sem exceptuar o desenraizado, restituído por um dia, sob a influência mágica do seu catecismo, ao belo orgulho de ser português.

O apóstolo apaixonado da instituição de uma comunidade lusíada das almas, admitia que este conceito ousado não seria o mito que os descrentes pretendem, se nesse desígnio Portugal se empenhasse a fundo ... e valeria a pena.

Se despido do esplendor da gesta fabulosa que demarca na História do Homem o acontecimento de maiores consequências sociais, económicas e políticas, do segundo milénio, e promoveu o arranque da alucinante

transfiguração do Mundo, desnudado da sua epopeia, o minúsculo rectângulo ibérico, será o bastião arruinado de uma comunidade sem alma, sem orgulho, mendigo de credos alheios. Atenção! Não se desvirtue a intenção do Almirante Sarmiento Rodrigues, atribuindo-lhe negros propósitos imperialistas, ao geito clássico do domínio político.

Valha-nos Deus! Ele sabia, todos sabemos, que o direito de ter colónias é um exclusivo dos potentados ...

Quem privou com o ilustre marinheiro decerto notou a convicção e a ênfase que ele punha no proclame da sua expressão favorita: «universalismo lusíada». Ele acreditava que o português ibérico, mestiço bem sucedido de etnias fortes, era por esta razão sumária o tipo por excelência do homem universal, apto a fixar-se em toda a parte e a cruzar-se com toda a gente.

Extrapolando o pendor atávico em virtude nacional, foi possível deduzir do facto autêntico, uma aptidão congénita para a universalização do impulso que alcançou meio mundo. Daí o universalismo lusíada, permeável à comunhão fácil com os povos da terra, fraterno de raiz pela tolerância implícita na sua matriz híbrida.

Certo é que o homem português demoliu no mundo imenso da sua influência o maior acinte que divide os povos — o racismo. E assim o universalismo, pode considerar-se o precursor brilhante do «mundialismo» — conceito em voga no mundo do pensamento actual.

A transição da sociedade industrial para a sociedade científica vai impor a mundialização de problemas alucinantes subjacentes na transfiguração, isto é, na eclosão da era pós-industrial.

Ora a expansão portuguesa no mundo que o mareante descobriu, norteou-se pelo anseio de eliminar pacificamente os óbices das ocupações que o português praticou no âmbito do seu império.

Com a sua fé ardente no sentido messiânico da expansão portuguesa, Sarmiento Rodrigues viu na adesão do português ao magma das multidões exóticas, o prelúdio de uma rementalização do pensamento ocidental. O exemplo do Brasil, onde convergem sem atritos, latinos, germanos, eslavos, semitas, mongóis e negros, a fundir-se com ameríndios e portugueses, foi exemplo de intensa mundialização.

De tal modo correm os ventos, neste melancólico declínio da era industrial, que o universo ebullente dos sábios se pos a cogitar e concluiu que não via outra forma de superar os óbices da transição, que não fosse arrastar no movimento ciclónico do mundialismo, além do terceiro mundo, o mundo bárbaro que vive ainda no paleolítico e no neolítico da existência primária.

Este critério intelectualíssimo, não difere na essência da velha intuição de Albuquerque, ruminando simbioses luso-indo-malaias, com tão restritos meios humanos.

Decalados de meio milénio, os conceitos de «mundialismo» e «universalismo» lusíada, parecem irmãos gémeos trilhando a mesma rota.

A esta luz, a memória do Almirante Sarmiento Rodrigues surge iluminada por um clarão de génio.

Viu longe e viu certo — o seu universalismo conquistou o mundo do pensamento moderno e alinhou no pelotão da vanguarda.

A diferença conceitual dos dois vocábulos não desmente na essência o denominador comum do entendimento social planetário — não há diferenças éticas — o espírito do conceito é pelo menos afim.

)))

Acabei a minha breve ronda e volto a casa, que o tempo urge. Esta sala decorada com os belos mapas da cartografia dos mareantes é o cenário onde sinto o Almirante reviver na minha memória desperta pela saudade.

Vamos surpreendê-lo às voltas com o ambicioso projecto cultural que veio a culminar no esplendor da Academia de Marinha, secundado pela experiência, o treino académico e a devoção do eminente confrade Teixeira da Mota. O Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues pode accionar com êxito surpreendente um projecto cultural revolucionário, ensejado na origem, a ocupar no mundo do pensamento uma posição de alto relêvo.

Havia o aval do sábio investigador de História Marítima, a garantir o acesso ao convívio dos grandes.

Da génese, virtualizada no Grupo de Estudos de História Marítima à fronde magnífica que a Academia promete, o binómio Sarmiento Rodrigues — Teixeira da Mota foi a alma e o artífice prodigioso, de um luminoso processo cultural em evolução acelerada de alcance vertiginoso, se o impulso criador não afrouxar.

O advento da Academia coroou dez anos de trabalho intenso, fecundo e certo.

A projecção da autenticidade da informação portuguesa no universo da cultura, conferiu a Teixeira da Mota um renome, que se reflectiu no prestígio do Centro, herdeiro do Grupo que fora a gloriosa matriz do processo.

O Almirante recrutou membros prestigiosos em todo o mundo ao seu alcance.

Nesta serena atmosfera erudita, correram os últimos anos da carreira admirável do Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues.

Ele tivera a sorte rara de encontrar o «hobby» justo, a ocupação que melhor convinha aos seus anseios de aposentado, inconforme com a renúncia aos trabalhos do espírito. Quando a história dos tempos idos, reavivada nos plenários pelo orador da sessão, imbricava com as suas memórias de marinheiro, que muito viajara e observara no mundo que o português despertou para a aventura da civilização branca, era um encanto ouvi-lo depor o testemunho ocular das suas vivências cálidas com os nativos do nome português, relíquias sobreviventes à erosão dos séculos. Notório o desvelo com que acautelou os tesouros culturais que se perdiam em pilhas bafiantes, nos arquivos dos velhos bastiões da autoridade.

Sarmiento Rodrigues, serviu o ultramar com um afã devoto. Sondar a motivação ardente que o impeliu, tentar a versão exacta da sua personalidade forte, demonstrar e diáfana claridade do seu comportamento, num contexto político que não era o seu, e não perfilhou, eis um tema digno de desenvolvimento ampla e fundamentada.

Mas esta sessão não consente desvios nem alongamentos do tempo prescrito.

)))

A sessão terminara à hora justa. O tema do dia fora uma esplêndida lição de História, rica de pormenores inéditos.

Bem humorado o Almirante encerrou o debate, abonando num improviso elegante, o teor da comunicação e a estirpe intelectual do autor.

Nesse dia memorável, de bons argúrios, o Vice-Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, presidiu pela última vez ao plenário, reunido em sessão pública.

Ficou de luto a Academia, e o País também, já que pelo vigor da inteligência, o aprumo moral, o amor devoto à sua terra, o exemplo luminoso da sua personalidade humaníssima, o Almirante deixou vazio difícil de colmatar.

Espero que o esplendor da memória que nos legou seja o estímulo forte de um novo impulso criador. Foi esse o anseio que nos transmitiu em vida. É esse o imperioso dever da Academia, perante a Marinha que a perfilhou e honrou com a sua confiança.

José Rodrigues dos Santos

A morte do Almirante Sarmiento Rodrigues trouxe um sentimento de luto pesado a esta Casa, que dificilmente se apagará. Outras vozes, mais autorizadas do que a minha, fizeram e vão fazer o seu elogio.

Eu já lamentei por outra forma e noutro lugar ¹, a perda do amigo querido em palavras escritas com lágrimas, e procurei fazer um mínimo de justiça à acção que ele desenvolveu no desempenho de funções para as quais tinha especial preparação e que exerceu com impecável dignidade, reconhecida competência e espírito de sacrifício a toda a prova, que nele foi sempre um ponto de honra ao serviço do País e da Marinha.

Limitar-me-ei a ler nesta sessão uma carta que Sarmiento Rodrigues me escreveu numa hora cruciante da sua vida em que lutou com um dilema angustioso. Havia dois anos que exercia o cargo de Governador Geral de Moçambique, em que se despendeu uma actividade exaustiva e invulgar energia, que comprometeram gravemente a sua saúde. Viera à Metrópole para retemperar as forças, e, porventura, disposto a não regressar, pois não lhe faltavam razões convincentes para isso. A sua consciência debatia-se entre o dever, que lhe impunha o regresso, e a necessidade que sentia de tratar da saúde, fortemente abalada por dois anos de labor fatigante. Era esse também o desejo de sua esposa, que o acompanhou sempre com uma dedicação exemplar e uma coragem que nunca lhe faltou, ainda nos momentos mais difíceis da vida do marido.

Foi nessa altura que Sarmiento me escreveu uma extensa carta, a que me atrevo a atribuir importância histórica, documento revelador de uma grande nobreza de carácter e de um espírito de sacrifício a toda a prova. Peço licença para a ler pois estou convencido que, tornando-a conhecida, presto um serviço à memória do meu amigo. Perdoem-me que não omita as referências pessoais, que uma falsa modéstia aconselhava a calar.

Lisboa, 8 de Janeiro de 1963

¹ São vários os artigos que deu a público, nomeadamente no jornal «Diário de Notícias», dos dias 3 e 15 de Agosto, 24 e 26 de Outubro de 1979 e 18 de Maio de 1982.

Meu caro Norberto

Não me senti durante os três meses que já tenho de permanência em Lisboa, com disposição nem sequer para falar com os amigos. O esforço para aguentar os embates causados para o esclarecimento da minha situação, gastaram todas as energias disponíveis em reserva. Foram e são dias atribulados.

Outras complicações familiares se juntaram ainda e puseram à prova a minha resistência. Como estou ainda de pé, não sei. Mas antes de regressar a Moçambique queria dizer-te palavras de despedida. Tu és o amigo mais firme, mais isento, mais leal, mais afectivo, e ao mesmo tempo o mais discreto, entre todos os meus amigos.

Durante a nossa já longa vida, nunca me negaste, nem abandonaste, quaisquer que fossem a minha acção e a tua posição perante os problemas. Da tua boca só saíram palavras de louvor, de compreensão e de benevolência. Nunca sobre mim puseste uma dúvida, uma reserva, nem uma sombra. E são perto de cinquenta anos de vida e de amizade, que levamos vencidos. Por muito ou pouco que ainda duremos, já nada temos que recear.

Ora, não penses que ao escrever-te nestes termos, tenho no subconsciente ideias prestadas. Nem tenho nem deixo de ter, mas sinto que uma vez na vida me fará bem desabafar com alguém que nunca me trairá e que foi e será o mais compreensivo e acolhedor. Não será um testamento, mas é uma confissão.

Levo a minha vida no fim. Dentro da actividade pública era meu desejo, de há algum tempo, ter-me desligado de qualquer intervenção. No entanto a minha situação no activo da Armada não aconselhava, nem me permitia afastar-me. Afinal verificava-se que ainda sou novo, mas estou tão cansado e desiludido da plena utilidade da minha acção, que me sinto gasto e velho.

Apesar disso não pude até agora separar-me, nem consegui que me deixassem em paz.

Se na Marinha concordaria em cumprir o meu dever — era até esse o meu desejo — já não compreendo que tenha obrigações para outros serviços públicos, embora para mim limitados, é claro, às questões do Ultramar. Não posso aceitar o princípio de que não tenho o direito de me afastar do serviço ultramarino, porque disponho de conhecimentos desenvolvidos e de experiência que se não pode perder.

Parece-me que os serviços que tenho prestado não me criaram responsabilidades. Não fiquei em dívida para continuar a servir. Dei o pouco que pude. Sou livre, para me ir embora.

É certo que, dentro do plano nacional que tenho sempre servido, as obrigações de cada português são ilimitadas. Nesse aspecto já não poderia considerar-me livre, mas para isso é também preciso admitir que os serviços se prestam sem sujeições ou barreiras e dentro duma linha inteiramente de acordo com as nossas ideias. Ora eu poucas vezes estaria nessas condições.

Por circunstâncias várias, não me recusarei a contribuir com o meu esforço para a realização de algumas obras de indiscutível interesse nacional. Os cargos administrativos que ocupei, embora não arregimentado em qualquer grupo político ou integrado nos seus programas, pude sempre encontrar rumos que não podem constituir exclusivo de qualquer corrente, porque estão no centro e na base das ideias da Nação.

Foram esses caminhos isentos que procurei trilhar, sem negar colaboração, nem tomar compromissos. Parece-me que isto tem sido, de resto, compreendido pela nossa gente. De modo que, se me senti sempre, em consequência, livre para aceitar ou não novos encargos.

Quando regresssei à Marinha, depois do Ministério do Ultramar, pensei arrumar definitivamente a minha actividade ultramarina. Contudo não me foi possível negar alguma contribuição, em situações tidas como de emergência — tal como, para a presidência da 1.^a reunião da Comissão Consultiva Africana do B. I. C., em Luanda, para o qual o próprio B. I. C. aconselhou o nosso Governo a designar-me; depois como chefe de missão à independência do Congo-Leopoldoville. Numa e noutra se esperavam dificuldades graves, porventura violências, e por isso não me era possível negar-me. Nem os meus próprios brios mo consentiam.

Na primeira, até os dirigentes do B. I. C. anunciavam «une grosse affaire» Na segunda, era só isto: o parlamento do Congo tinha recusado a aceitação da Missão Portuguesa. Em ambos os casos, já se vê para o que eu estava destinado.

Como podia recusar? E lá fui, apesar dos conselhos dos amigos, em contrário. E tudo acabou mais do que bem.

Depois convidaram-me para o governo geral da Índia. Estava tudo em calma e não havia perspectivas desagradáveis. Pude não aceitar.

Mais tarde, pela saída do coronel Viana Rebelo, insistem para que vá governar Angola. Estávamos ainda longe de esperar os tristes acontecimentos. Não conseguiram demover-me e fazer aceitar.

Nessa altura convenci-me que estava definitivamente retirado dos negócios do Ultramar. Sentia-me portanto senhor das minhas decisões. Pretendia apenas continuar na Marinha, até ao fim. Um convite para uma Embaixada recusei também.

Até que, em pleno período de declínio do meu interesse em intervir nos

negócios públicos, por me sentir doente e, sobretudo, com desgosto pela maneira como estes estavam decorrendo, veio o problema de Moçambique.

O Governo Geral entrou em colapso e a situação económica e política nacional ia resvalando num perigosíssimo plano inclinado. O Ministro do Ultramar apela para mim. O próprio Governador Geral, num gesto muito digno, veio a minha casa pedir-me que tome conta da situação. Angola estava já num brazeiro.

Que havia de fazer? Podia negar-me a tais circunstâncias?

Duvidei apenas da minha capacidade, mas não recusei o sacrifício. Nem os conselhos médicos ouvi, apesar de me sentir muito mal.

Às minhas dúvidas, quando à possibilidade de ser útil, opunham-me sempre a pergunta:

Quem indica para lá? Não aceitavam ninguém.

Entretanto a Província começa, perante os rumores da minha ida, a reagir com interesse. Estava amarrado. E fui. Sacrifiquei tudo, tudo.

O que foi este período de ano e meio, não vale a pena dizer-to. A crise de Moçambique passou. A vida foi animada de confiança no futuro. A união em que lá vivemos, nas raças e nas ideologias, ninguém a poderia esperar tão forte.

As dificuldades que tive? Só incompreensão, cá da Metrópole, que eu julgo, infelizmente, ser inabaláveis, resultaram. Comigo se identificaram os sentimentos de todos, brancos e pretos, das esquerdas e das direitas, no essencial da defesa de Moçambique e da unidade nacional.

O Governador-Geral era um, dos deles, lembrando ainda dos bons tempos da Zambésia e depois numa dúzia de anos a tratar de assuntos de Moçambique. O povo não esquece e tem instintos seguros.

Todos sabiam, até nas mais distantes aldeias do mato, que eu era um amigo dos pobres, e então vinham tocar-me, como a buscar protecção. Amigo antigo, hoje poderoso, julgavam eles.

Desapareceram os alertas, as armas aperradas, as desconfianças.

Fui ao Alto Lugenda, onde nunca fora um governador — nem sequer de Distrito — de noite e sem armas, como noutros tempos. Explicava a todos, como podia e sabia, as razões sérias da nossa unidade. O último discurso aos estudantes é uma síntese — acreditaram-me.

Do que se fez, no ensino e na economia, não interessa falar-te, assim como noutros ramos.

Mas tudo isso era um esforço isolado, local, quase pessoal. Os apoios que recebia eram fracos — aparte o esforço militar. As dificuldades enormes.

Às vezes, ao ver a confiança que a Província me manifestava, sentia que os estava a enganar. Só o desejo de não lhes cansar desânimo me levou

Ind. 8.7 mai 1953

Mencione Korbata

Mãe me conta, durante os três meses que já tenho
de permanência em Lisboa, como dispõem para regresso para
pela casa e sempre. Espero para apanhar o comboio
convidado pelo esclarecimento de vossa carta
me todas as energias, de quando
deus atabaloados. P.

60

meu e pe
vulva de pe
Atas em
germos pelas
meus e conta,
tempo mais e
e como já e
to. Quando que
perante os pro
de lavoro, de
meu projecto
sombra. E o
que trabalho de
vamos já sua

deu-me. Não posso nem mais que agradecer
vossa resposta. Não quero esquecer a vossa
amizade por isso conto, talvez tarde, as palavras e cartas
de vossa e outros, porque quero fazer a vossa
vossa obra, independentemente. Também não se esqueça, como se,
Tudo porque acredito na vossa obra e na vossa de Lisboa de
vossa, para vossa obra, vossa obra. Talvez em vossa obra.
prezados vossa obra e outros. E já foi sempre participo na

Tem sempre a vossa obra

[Handwritten signature]

Fac-simile da carta citada no texto. (Depositada na Academia de Marinha)

algumas vezes a calar as minhas decepções. Porque de cá, numa incompreensão que receio nos possa vir a ser fatal, negaram empréstimos fáceis e exequíveis, criticavam-me atitudes de tolerância dificultavam-me esforços de orientação social, não ouviam os meus avisos, nem davam rápido seguimento a providências urgentes que sugeri para reforma da administração. Numa palavra. Não consegui dar a Moçambique os meios de que precisava nem a categoria que verdadeiramente tem e que, se lhe não for reconhecida, ela tomará por suas mãos, com consequências que não me atrevo a prever.

Em vez de apresentar-mos Moçambique como uma realização, uma obra digna de ser admirada, estamos obstinadamente a diminuir uma realidade em irresistível crescimento, e que, em vez de ser nossa, se pode voltar contra nós.

A minha acção estava noutras condições terminada. Melhor seria retirar-me para não desacreditar uma confiança, o que era pior.

A convocação do Conselho Ultramarino, com os vários delegados do Ultramar, em seguimento duma minha proposta de Reforma da Administração Ultramarina, feita um ano antes, permitiu-me ainda trabalhar no fortalecimento duma unidade portuguesa que eu vi triunfar, nas condições unânimes a que se chegou.

Lá advoguei, uma vez mais, a necessidade de dar às Províncias a categoria que merecem e que precisam, e que é erro grave continuar a negar ou regatear, mas depois disso pensei que poderia e devia retirar-me.

Mas não. As maiores pressões, as mais impressionantes rogativas me chegaram daqui e de Moçambique.

Era bem difícil enunciar as correntes desencontradas. Cada qual com o seu sinal: atirar-me para as direitas, para as esquerdas; integrar ou desligar as funções militares e administrativas; apelos dramáticos acerca dos perigos que resultariam para Moçambique; especulações de toda a ordem — foram fruto da análise da minha atitude durante estes três intermináveis meses.

Alguns pontos de vista eram contraditórios. Por exemplo: Quando me apontavam ser um autêntico suicido cessar a minha actividade oficial, partiam do princípio errado de que o meu interesse era continuar na vida pública. Ignoravam ou não acreditavam que o meu ardente desejo era o de me remeter à vida simples e privada. Mas o mais curioso é que, as mesmas críticas, tanto partiam da direita como da opposição.

Uns queriam que eu voltasse para Moçambique, afim de aguentar a situação. Outros, que voltasse mesmo sem apoio do Governo — talvez mesmo contra o Governo — porque assim era conveniente para as liberdades da Província. Nenhuns deles me convenceram nem me aliciaram. Os apelos de Moçambique foram os mais impressionantes. Nem tive coragem para deixar

de guardar alguns deles — os documentos. Há um extremista bem conhecido, generoso mas desvairado, que depois de me exaltar a alturas que nunca imaginei, declara que ninguém mais me poderá substituir e anuncia verdadeiras calamidades. Outro, missionário patriota, entende que é tal a minha identificação com o povo de Moçambique, que terei de ali morrer com eles.

Um moderado, que numa carta para um amigo, designadamente, diz apenas: «Deus nos ajude».

Até o engenheiro Trigo de Moraes me apontou como «o inseparável de Moçambique».

Dizem-me que esteve preparado um grupo representativo para me vir reclamar e levar. Os militares, da maneira mais camarada, significaram-me o empenho de que não os deixasse. E no povo, na finança, por toda a Província, um alarme.

Ora tudo isto, em vez de me causar orgulho, entristeceu-me. Primeiro porque vejo que, infelizmente, não acreditam no Governo nem na Metrópole — este é o grande drama. Depois, porque não tenho forças nem poderes para fazer a obra necessária.

Aqui não compreendem, nem querem. A indiferença e sobranceria são insuportáveis. Finalmente porque não tenho idade, nem saúde para aguentar aqueles trabalhos forçados.

Como posso ir? Mas como posso não ir?

Como posso enganar ou como posso negar Moçambique? Será útil que vá ou preferível que fique?

Nestas dúvidas e amarguras, Moçambique e a sua gente, e o receio duma derrocada, acabaram por me demover.

Por quanto tempo irei? Não sei.

Se a vida se aguentar tentarei consolidar uma confiança moçambicana capaz de suprir, sem ódio, a estrita concepção política que preside à orientação das nossas relações internas. Não vou a ser contra nem a favor duma política que sinto não ser a aconselhável. Nunca atraíçoei quem me confiou poderes, mas não posso trair a minha consciência naquilo que entendo serem os interesses da Nação.

Não me filiarão, nem as esquerdas nem as direitas. Nem com umas nem com outras alimento aspirações.

Como sempre, entendo que ajudando a desenvolver o lado bom duma política, que mais se pode contribuir para o bem da Nação?

Oposição sistemática, não me parece recomendável. Mas cheguei ao limite das minhas temporizações. Estou de resto, a pouco tempo do limite do serviço activo.

Tudo se conjuga para me retirar. Desejaria que não fosse para chorar as desditas da minha Pátria.

Perante a confusão, o egoísmo, a insensibilidade e a vaidade de tanta gente responsável. Ao ver a inação e a indiferença perante os graves problemas, de vida ou de morte, da nossa Nação. Ao sentir a desorientação geral e a minha própria impotência para a dominar, pude pela primeira vez compreender o desesperado gesto de Mousinho.

Entretanto vou para Moçambique. Sacrifício total, de saúde e vida, de predileções pessoais e familiares. Nada posso, nem nada quero, acrescentar aos meus serviços. Nada quero e nada preciso. Vou deliberadamente perder muito — talvez tudo. As próprias simpatias de uns e outros porque quero ficar sozinho, mas de consciência livre, independente, ficarei sempre com os amigos como tu.

Tudo o que acredito no sentimento do dever e na ideia da Pátria serão, para muitos, ideias em evolução, talvez em revisão. Compreendo-os, mas não os aceito. É que fui sempre português e teu amigo, que te abraça.

Interrompido por muitas e demoradas palmas da assistência, o orador prosseguiu:

Vou confiar o original desta carta à guarda da Academia de Marinha, convencido de que é o lugar próprio para arquivar este valioso documento, que dignifica que o subscreve e honrou, em diversas circunstâncias, as nobres tradições desta Casa, que ele criou e cujo prestígio se deve, em grande parte à devoção ao carinho ao amor que lhe consagrou.

Nada mais tenho a dizer.

Norberto Lopes

Muito aplaudido o orador acrescentaria:

Estas palmas não são para mim. São para a memória de Sarmiento Rodrigues. Esta carta suponho ser um retrato da sua figura inconfundível.

COUBE-ME o honroso encargo de falar nesta sessão do almirante Sarmiento Rodrigues como Governador da Guiné.

Antes disso, não posso deixar de testemunhar ter sido para mim mercê acompanhar de perto o grande marinheiro e patriota, na sua actuação durante os últimos dez anos da sua vida, à frente do Grupo de Estudos de História Marítima, depois Centro de Estudos de Marinha, e, finalmente, Academia de Marinha.

Foi uma distinção suprema acompanhá-lo nessa actuação e dele recolher, no crepúsculo da sua existência, os ensinamentos da sua experiência invulgar, da sua honestidade sem mácula e da sua bondade inacta. Com efeito, uma das facetas do seu carácter foi a bondade. Não só ajudou imensas pessoas como esqueceu sempre agravos, sem uma palavra de recriminação — o que é marca de dignidade dos homens verdadeiramente grandes.

Sarmiento Rodrigues foi empossado no Governo da Guiné, em Março de 1945 — era capitão-tenente. Deixou a Guiné, em Julho de 1948, no posto de capitão de fragata.

Como oficial de guarnição servi sob o seu comando no contra-torpedeiro *Lima*. De lá o acompanhei para a Guiné, como Ajudante de Campo, continuando a usufrir o privilégio de servir sob as suas ordens.

O que vou referir — muito pouco em relação a tanto que havia a dizer — é um testemunho vivido, a que não faltará por isso, de onde em onde, uma ponta de emoção, a que não é estranha a gratidão por tanto que vi e admirei, por tanto que aprendi e recebi. Serão apenas alguns aspectos da sua actuação governativa que irei referir, recorrendo a excertos dos seus diversos discursos e afirmações, que foram reunidos no volume «No governo da Guiné», publicado em 1949.

Para não me alongar, não serão aqui lidos alguns desses excertos, embora me pareça conveniente publicá-los, na altura própria, nas «Memórias» onde for incerta esta sessão.

Na Guiné, as tradicionais quesílias entre funcionários públicos, traduziam-se por um número apreciável de processos disciplinares, em curso ou aguardando decisão. Sarmiento Rodrigues tratou logo de os despachar,

ao mesmo tempo que conciliava os homens e lhes dava trabalho útil a que pudessem votar-se com entusiasmo. A esse propósito escreveria depois:

«Assim vemos, em primeiro lugar, que a Guiné é uma terra onde hoje se pode respirar, banidas, na sua maior parte, essas infectas questões que envenenavam a tranquilidade da vida, tão necessária para o trabalho construtivo. Calada a inveterada maledicência, por faltarem os ouvidos que lhe dessem eco; criada em todos a confiança na própria capacidade; evidenciadas as possibilidades desta incomparável Guiné; quase desapareceram os processos disciplinares entre funcionários e a paz voltou de novo aos tão agitados meios indígenas».

Mais tarde, sintetizaria a sua actuação nos seguintes termos:

«Saúde, abundância e paz. São três pedras fundamentais do pequeno edifício que tenho tentado erguer.

Não procurei descobrir novas fórmulas ou, laboriosamente, organizar complexos programas, arriscados a não ter execução. Preferi interessar-me directamente pelas necessidades e anseios do povo, coisas simples afinal, mas que por serem tão banais não admira que passem despercebidas.

Era preciso curar os doentes, dar condições de vida aos menos afortunados, sossegar os espíritos perturbados».

Com tais propósitos, um dos aspectos mais significativos da actuação de Sarmento Rodrigues foi o desenvolvimento de infraestruturas administrativas e de assistência (agrícola, sanitária, escolar, etc.) nas sedes dos Postos Administrativos. Isto traduziu-se pela construção, com materiais definitivos, de residências e secretarias para os Chefes de Posto, erecção de postos sanitários, celeiros e escolas, implantação de fontes em condições higiénicas, estabelecimento de ligações telefónicas, abertura de campos de aviação, etc., tudo tendente a melhorar as condições de vida das populações rurais — que aliás beneficiaram de importantes campanhas sanitárias, mercê da acção admirável da Missão de Estudo e Combate à Doença do Sono, então implantada na Guiné sob a chefia esclarecida e abnegada do malogrado Professor Fernando Simões da Cruz Ferreira.

Para incentivar e estimular tantas obras e realizações, o Governador não se poupou a canseiras, deslocando-se frequentemente pelo interior. Os africanos, sentindo o que estava a ser feito por eles, em toda a parte recebiam carinhosamente o «homem grande» — como em crioulo chamam aos chefes e homens respeitáveis.

Então, Sarmento Rodrigues gostava de lhes falar, em termos de fino recorte literário, como na seguinte fala aos «papéis» do Biombo:

«A gente que hoje não tem vista capaz de alcançar o fim das «bolanhas»,

cheias de arroz; a gente que tem, na suas «moranças», os telhados cobertos de espigas, a secar, e os celeiros atulhados; a gente que rodeia as «tabancas» com altos cercados, com belas plantações de mandioca; os que tiveram campos de milho e batata-doce; os que têm manadas de vacas e porcos na cortelha e galinhas nos pátios; são os mesmos que no ano passado passavam fome, porque as «bolanhas» eram sequeiro e os cercados eram palha, e, por isso, comeram os frutos do «tarrafe», cosidos vinte vezes — como aqui me disseram.

Como não tinham que comer, bebiam demais. As crianças definhavam e as mulheres choravam. Ia tudo pelo caminho da perdição.

Num ano tudo mudou. Pelas estradas as crianças brincam gordas; os homens podem estar descansados porque não terão fome; as mulheres andam alegres.

Agora já todos podem divertir-se porque, primeiramente, trabalharam».

Tratava-se, verdadeiramente, duma obra colectiva animada pelo Governador. Assim, ao escrever que «ao mais belo relatório prefiro a mais simples fonte», acrescentou uma catilinária contra a burocracia, nos seguintes termos:

«Não tenho palavras que possam traduzir a minha aversão por esse desnaturado espírito de burocracia. Nele todos os males se juntam, desde a inconveniência à própria maldade.

As terríveis consequências da sua nefasta actuação nunca se poderão completamente investigar.

É ele que leva a ruína aos povos e os lança na confusão, na desordem e na desgraça. É ele que tem esta colónia no baixo nível de vida em que se encontra, porque os homens em vez de semearem arroz e fazerem paredes estão a escrever à máquina, a minutar sonoras notas.

Porque os tributos em vez de servirem para fomentar mais riqueza e conceder mais bem estar, servem para aumentar o número de burocratas. Porque o ideal do burocrata é multiplicar-se em repartições e secções e engrandecer-se em burocrático mando. Ideal suicida que faria deste mundo uma imensa repartição cheia de papéis, que só nos poderiam ser úteis se fossemos ratos, para os comer».

Um século depois, parece que estamos a ouvir as catilinárias de outro grande Governador da Guiné — Honório Pereira Barreto.

Um exemplo de grande realização colectiva, foi a construção da passagem submersível que permitiu a transposição fácil do majestoso rio Corubal, no período seco, aproveitando uns rápidos — que Sarmento Rodrigues baptizou de Saltinho. Continuará porventura, essa obra a substituir?

Tal obra agradou-lhe tanto que, junto dela, significativamente, reuniu uma conferência de Administradores, pronunciando então as seguintes palavras:

«Para que esta obra se fizesse e agora aqui esteja, como tantas que afforam por toda a Guiné, foi bem preciso — como dizia o férreo D. João II — «rastejar como a serpente para, no momento do successo, finalmente, voar como o falcão».

E agora, meus senhores — gente que representa o esforço criador da Guiné; Administradores que fizeram fontes; Chefes de Posto que recuperaram várzeas; Médicos que combateram enfermidades; Engenheiros que fizeram hospitais; estudiosos que publicaram, professores que ensinaram, escrivães que metodizaram — os que realizaram ou produziram, ao ver por toda a parte a vossa obra — nas pessoas e nas coisas, nos quartéis e nos templos, nas cidades e nos campos, na terra e no ar, até no mar — digo-vos senhores que agora é verdadeiramente o tempo de «voar como o falcão».

Todavia, não foi apenas no campo das realizações materiais que se fez sentir o dinamismo esclarecido de Sarmento Rodrigues, pois alargou-se ao domínio cultural. Escreveu ele então:

”É tempo de a Guiné ser mais alguma coisa que um campo fértil de produtos materiais. É preciso que, pelo valor dos seus habitantes, se transforme num meio onde floresçam também as culturas do espírito, acima de todas, expoente duma civilização».

E assim criou o Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, com o seu Boletim Cultural, cujo primeiro número safu em Janeiro de 1946. Ao falar na primeira reunião magna daquele Centro, cometeu-lhe o encargo de se ocupar especialmente daquilo a que hoje podemos chamar identidade cultural dos nativos, afirmando:

«Desejaria especialmente referir-me a um aspecto particular de importância primária. É ao superior interesse que, espero, lhes mereça o estudo do que diz respeito aos valores indígenas, das artes primitivas, das suas línguas, costumes e tradições, e tudo o que possa registar uma existência e uma personalidade que o tempo fatalmente destruirá.

Que a Guiné não seja uma terra arrasada, como último monumento, grandiosa obra por sobre os escombros, mas sim uma terra onde o girar dos tempos tenha amassado uma saudosa e pequena história, filha de suaves lendas e bizarros costumes que nos prendem e encantam, pelo que tem de peculiar, estranho e meritório.

Antes de nós vários povos aqui vieram e muitos deles ficaram. A sua obra teve muito de destruição.

É preciso que a nossa vinda e permanência seja, como é, superiormente acolhedora do presente e do passado, dos vencedores e dos vencidos».

Sarmento Rodrigues também promoveu a criação ministerial do Museu da Guiné Portuguesa, intimamente relacionado com o Centro de Estudos e o Boletim Cultural.

Este último, depressa ganhou renome — dentro e fora da Guiné — com quatro números anuais, no total de cerca de um milhar de páginas anuais. Durou até ao número 110, relativo a Abril de 1973.

Colaborei nesse primeiro número com o começo dum estudo desenvolvido sobre o Descobrimento da Guiné. Nesse Boletim ficou muito do que desde então escrevi, sendo o recente número, recebido em Janeiro de 1971, o último em que colaborei.

Nas cerca de vinte cinco mil páginas desse Boletim Cultural — a que se somam mais alguns milhares de páginas de outras publicações, principalmente as Memórias do Centro de Estudos — foram reunidos numerosos trabalhos, sobre os mais variados assuntos respeitantes à Guiné, da autoria de estudiosos locais, e, também muitos de fora.

Esta massa imensa de materiais é essencial para estudar e administrar a Guiné, ficando perenemente a atestar a profundidade e dignidade da presença portuguesa na Guiné, principalmente em relação ao quarto século que precedeu a sua independência.

)))

Mas Sarmento Rodrigues não cessava de ter ideias novas no domínio cultural, e, assim, logo de começo, deu-me o encargo de organizar um inquérito etnográfico, a levar a cabo junto dos funcionários administrativos. Não pode dizer-se que seja esta uma função habitual de tais agentes de campo, mas lá me desempenhei dela o melhor que podia, com a esclarecida ajuda do Professor António de Almeida, aqui presente. Muitos daqueles funcionários corresponderam de forma primorosa, o que permitiu publicar um número apreciável de artigos e livros, sobre a etnografia guineense.

Outro encargo que recebi foi o de proceder ao levantamento expedito das estradas da Guiné, com vista, principalmente, à publicação duma carta actualizada — já que a mais recente que existia (1933), tinha lacunas e erros apreciáveis, sobretudo no sul do território. Publicou-se a carta,

na escala 1/1 000 000, utilizando também um desenho da costa e dos rios, baseado na fotografia aérea feita pelos americanos, no decurso da II Guerra Mundial, a que foi possível o acesso.

Com a ida para a Guiné do navio hidrográfico «Mandovi» (em 1948), os trabalhos rigorosos conheceram notável impulso, mas aquele esboço de 1947, prestou ainda serviços úteis, nomeadamente para a elaboração de uma carta étnica, o que também veio a caber ao Ajudante de Campo.

Realizou-se então, em Bissau, por um motivo do V Centenário do Descobrimento da Guiné, uma exposição-feira na qual se incluía um aldeamento indígena com casas típicas dos vários grupos étnicos, que serviu de pretexto para que Sarmiento Rodrigues desse outro encargo ao seu Ajudante de Campo — o de elaborar um inquérito sobre a habitação indígena, de que resultou a publicação dum volumoso livro com numerosa colaboração.

Ensejo a vossa benevolência por estar a falar de mim, pois apenas pretendo evidenciar, através do exemplo pessoal, como Sarmiento Rodrigues procurou incentivar os mais variados estudos e trabalhos de natureza cultural e científica, nomeadamente proporcionando aos indivíduos condições para se abalançarem a eles, estimulando-os de todas as maneiras.

De alguns casos mais, relacionados com o seu governo na Guiné, me lembro ainda. É o de Fausto Duarte, que desenterrou da rotina da Câmara de Bolama, para lhe confiar o encargo de organizar o Anuário da Guiné, de que se publicaram os volumes 46 a 48, com extensos capítulos, na aprimorada prosa desse notável escritor. É o caso de António Duarte a quem confiou a execução de belas estátuas para cidades e vilas da Guiné. É o caso de Martins da Costa a quem propiciou a oportunidade de executar um grande número de óleos e aguarelas sobre temas da Guiné, que hoje enriquecem colecções públicas e particulares. É o caso do nosso confrade Dr. Norberto Lopes, que estimulou a que escrevesse crónicas, depois reunidas num formoso livro a que chamou «Terra ardente».

E há quem deva à acção de Sarmiento Rodrigues, o ter podido trazer à luz obras que estavam guardadas na gaveta e o ter podido prosseguir, em sucessivas publicações, numerosos trabalhos — de que o caso mais típico será o de António Carreira que, antes de 1946, apenas vira publicados dois pequenos ensaios, em folhetos da Colecção Cosmos, e que hoje é cotado autor duma infinidade de estudos e artigos sobre etnografia, demografia e história da Guiné e de Cabo Verde. Sarmiento Rodrigues proporcionou-lhe a publicação de "Vida Social dos manjacos", livro com que começou uma série de memórias do Centro de Estudos.

No que pessoalmente me toca, e para aquém do período em que governou a Guiné, Sarmiento Rodrigues proporcionou-me a possibilidade de

viajar e estudar. Assim, foi de sua iniciativa a viagem que, em 51, realizei entre Dakar e Freetown, com vista a preparar a edição de uma série de textos antigos portugueses sobre a África Ocidental, no que continuo a trabalhar activamente. Pouco depois — porque me indigitou para isso — percorri a Europa Ocidental e Central, a inventariar e fotografar cartas portuguesas antigas e outras relativas a territórios portugueses.

Foram os conhecimentos e materiais assim reunidos que, em 1955, levaram Armando Cortesão a aceder à proposta de Sarmento Rodrigues para que ele fosse chamado a colaborar na preparação e edição de «Portugaliae Monumenta Cartographica», cujos seis volumes viriam a sair em 60 e 61.

Isto é, muito daquilo em que eu hoje trabalho só é possível porque, há muitos anos, Sarmento Rodrigues me proporcionou a oportunidade de estudar e recolher materiais.

Quantas mais pessoas terá ajudado Sarmento Rodrigues em tarefas culturais e científicas?

Seria empreendimento apropriado para esta Academia, tentar recolher elementos para organizar essa lista, mesmo incompleta.

Ainda há dias, casualmente, soube que foi uma decisão de Sarmento Rodrigues, como Ministro do Ultramar, que deu ao Professor Manuel Guerreiro a possibilidade de visitar Angola e assim começar a escrever sobre a antropologia de África. Foi ainda Sarmento Rodrigues quem indigitou o nosso confrade Dr. Alexandre Lobato para recolha de elementos históricos para apresentar no Tribunal Internacional de Haia da questão com a Índia, relacionada com a ocupação de Dadra e Nagaravli, o que lhe permitiu desenvolver os seus estudos sobre a história da acção portuguesa na Índia. Foi também ele quem convidou Gilberto Freire a visitar o Ultramar, do que resultaram dois apreciados livros do famoso sociólogo brasileiro.

Quanto a outras iniciativas, no campo cultural e científico, quando Ministro, lembro ainda o envio da Missão de Estudos e Registo dos Documentos do Estado da Índia, referente à acção dos portugueses no Oriente, a cargo do Padre António da Silva Rego; a organização do Arquivo Histórico daquele Estado; a criação do Centro de Estudos de Timor e a instituição do Arquivo Geral de Macau; a criação e organização da Filмотeca Ultramarina Portuguesa; o envio da Missão de Restauro e Preservação dos Monumentos da Índia; a criação do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, em moldes próximos do Centro de Estudos da Guiné Portuguesa; o Centro de Etnologia do Ultramar; os Institutos de Investigação Científica de Angola e de Moçambique — tudo isto em 1955.

Mas voltemos ao governo de Sarmiento Rodrigues na Guiné.

A sua acção tinha em vista, em boa parte, ajuda os nativos e fazê-los progredir, não se cansando de o repetir, em variadas circunstâncias. Assim, de uma vez disse a respeito deles, o seguinte:

«Para serem felizes basta que os flagelos que os enfraquecem e maçam sejam afastados.

Mas todos sabem como as enfermarias dos hospitais têm aumentado; como os centros de saúde e os postos sanitários se multiplicam; como as fontes de água corrente vão chegando a toda a parte e vão sendo um verdadeiro agente de sanidade; uma Mossão de Combate à Doença do Sono trabalha com os melhores resultados; como aqui, na ilha de Bissau, está quase completa a preparação das fossas para um grande combate, em massa, à ancilostomíase; como se afasta o paludismo, lavrando e plantando os pântanos.

Muito resta ainda por fazer, nomeadamente contra a tuberculose e a lepra, havendo esperanças de já no próximo ano se começar a atacar o último problema».

Para Sarmiento Rodrigues o grande papel dos portugueses na Guiné era o de ajudar os nativos a evoluírem e a atingirem a cidadania portuguesa — na sua opinião o bem supremo.

Por isso, dentro do que as leis permitiam, promulgou o chamado «diploma dos cidadãos», pelo qual extinguiu a categoria expúria dos «assimilados» e alargava e regulava as condições de acesso à cidadania.

Quando Ministro, Sarmiento Rodrigues estendeu as suas disposições a todos os territórios onde vigorava o indiginato — regime que vinha de longe, dos tempos da monarquia, e fora seguido por várias potências colonizadoras, evoluindo rapidamente para a extinção, no após-guerra.

Sarmiento Rodrigues conheceu a África Portuguesa, no período áureo do sistema, entre as duas Guerras Mundiais, quando ele era geralmente aceite. O sistema, embora tivesse propósitos declarados, que eram honestos e bem intencionados, prestava-se a abusos da parte dos colonos e autoridades. Na nossa Guiné não se verificaram os excessos seguidos noutras territórios, do que é testemunho o livro da viajante inglesa Dorothy Mill (1929), relativo à viagem feita entre Conakry e Dakar. A autora, ao mesmo tempo que analisa o dinamismo das autoridades portuguesas, nomeadamente, numa excelente rede de estradas — era então governador Leite de Magalhães — referindo as boas relações humanas entre brancos e pretos, e que a

alegria usual dos últimos não se coordenaria com regimes de exploração. Para a escritora, a Guiné Portuguesa era verdadeiramente a «terra doirada» — designação que outro autor inglês havia dado, no século XVII, à parte da África Ocidental onde aquela se situava.

Sarmento Rodrigues extendia ao passado a sua arreigada convicção do «português bom», isto é, a noção de que, não apenas no presente, os portugueses eram «boa gente», como o haviam sido noutros tempos.

Agora. Em aparte:

Que terá ele pensado, no íntimo, acerca do «português bom», quando, sem culpa formada, nos últimos meses de 74, foi atirado para a prisão? Antes, repetidamente afirmou, como passo a transcrever:

«As Províncias Ultramarinas vão crescendo, em corpo e em espírito. Os homens que as fizeram e as habitam não tem positivamente esbanjado o seu tempo em ociosidade.

Passam gerações, cavam-se alicerces e erguem-se edifícios. E quando a gente chega e vê tanto que fazer é levado a pensar que nada ainda foi feito. Puro e passageiro engano. Depressa reconhecemos que, por mais que se realize, todo nosso esforço tem ainda largo campo para as mais ousadas actividades».

E noutro passo:

«Posso afirmar que trouxemos condições mais felizes às gentes que governamos e elas sentiam-no, estimavam-nos, integrando-se cada vez mais acima das raças e das religiões. Transportamos, incansavelmente, para as terras obscuras da Guiné a luz dos nossos conhecimentos, Gastamos vidas sem conta. Nada sonégamos dos bens que possuíam. Tudo trouxemos e nada levamos. Viemos sobretudo como missionários duma pátria e de uma fé.

Eu penso ver nesta Guiné fabulosa, dos primeiros navegantes aos últimos colonizadores, os representantes da flor dos obreiros que através desse mundo esculpiram o nome português, nas estrelas e nos mares, nas pontas finas das terras e nas bocas largas dos rios, nas altas montanhas e nos baixos traiçoeiros, nas pessoas e nas coisas».

Quando, a partir de 74, viu ruir tanto daquilo em que acreditava e porque lutara cheio de ideal, durante a vida inteira, não teve quem lhe ouvisse uma palavra de queixa ou de amargura.

No Centro de Estudos de Marinha e depois na Academia de Marinha,

continuou inalteravelmente a proclamar a bondade da gente portuguesa.

Foi, proventura, um homem cujo autêntico valor o fazia pairar muito acima da realidade da sociedade que sublimara e idealizara.

Ao fim e ao cabo, podemos perguntar-nos se a sociedade portuguesa terá merecido ter no seu seio um homem da estatura de Sarmiento Rodrigues?

A terminar, parece-me apropriado evocar as suas palavras de despedida da Guiné, proferidas em 10 de Julho de 1948:

«A Guiné nada me fica a dever. Eu é que agradeço ter-me ocasião de a servir sem reservas, de servir o meu país.

Estou certo que deverei aos seus filhos, aos seus habitantes, o acreditarem que alguém esteve junto deles lutando com todos os seus recursos, desde a intrasigência à humildade, apenas para que aqui houvesse paz, saúde e felicidade. Para que os homens fossem bondosos para com os fracos e no seu espírito não vingassem os diabólicos sentimentos de egoísmo e, sobretudo, de inveja, que não há coração, por mais generoso, que eles não envenenem.

As obras que todos vemos, nada valem por si, apenas significam que num dado momento houve sobre esta terra escaldante um grupo de homens que viveu em harmonia para as construir».¹

Avelino Teixeira da Mota

¹ Texto reproduzido de gravação magnética.

Não é por termos perdido Sarmiento Rodrigues para sempre que podemos aquilatar quanto ele valia, quanto de benéfico resultou da sua presença e do seu labor nas sociedades em que actuou.

A primeira revelação, para mim, do seu merecimento excepcional produziu-se pouco depois do seu regresso do Governo da Guiné. Mencionei este acontecimento quando me coube, alguns anos mais tarde, responder-lhe na Academia das Ciências na posse da sua cadeira.

Fez-me lembrar, nesse primeiro encontro, a personalidade de Lyautey — e assim o disse logo em discurso de improviso. Não o fiz pela fútil satisfação de o comparar com um grande francês, mas porque, na minha consciência, se formara essa aproximação, que em outras vezes se veio a confirmar.

O tempo e o convívio, às vezes depreciam o valor dos homens. Com Sarmiento Rodrigues não acontecia assim. Quanto mais se conhecia mais se apreciava.

Como se vê, eu não o conheci muito antes de ser Ministro. Verifico que este cargo não o perturbou, continuou fiel a si mesmo. Não se deu com ele a prevenção de La Bruyère:

«La place de ministre c'est d'un homme un tout outre homme».

Desde aquela tarde em que o ouvi no Instituto de Medicina Tropical, impos-se-me como humanista.

Sei que fez os seus estudos no Liceu de Bragança, donde saiu em 1917 — portanto habilitado segundo os programas de 1905. Em Coimbra venceu em um ano as cadeiras preparatórias com que ingressou na Escola Naval. O corpo docente do Liceu de Bragança, devia estar bem servido na qualidade dos professores que despertavam gosto saudável pelas humanidades.

De lá veio também, pelo mesmo tempo, Norberto Lopes.

Sarmiento Rodrigues era inegavelmente escritor, e de valiosos nomes — sentido e forma. Da sua pena nada saía que não fosse de formosura literária, expontânea e de qualidade. Há disso demonstrações inequívocas.

Lembro por exemplo as páginas de sua obra «Ancoradouros das ilhas dos Açores», onde a descrição da pesca da baleia é de mestre.

O humanismo em Sarmento Rodrigues não era apenas caso de formação mental ou gosto literário, mas vínculo de natureza étnica. O interesse pelos seus semelhantes transparecia das suas relações. Amava o próximo, procurando simultaneamente ser-lhe benfazejo, contribuir para o bem estar das pessoas e da sociedade, suavizar a situação dos que sofressem. O seu sentido humano crescia e acentuava-se, notavelmente, até ao culto da Pátria.

Marinheiro, fez viagens e a vida de bordo, fizeram refinar o seu temperamento. Presenciou Portugal em todos os climas e recantos do mundo e abraçou entranhadamente o serviço da sua grandeza. A vida de bordo, com características que a um estranho só é dado reconhecer quando, como me aconteceu, se teve a sorte de viajar alguma vez em navio de guerra, desenvolveu em Sarmento Rodrigues o gosto do contacto com os seus semelhantes. Era uma alma essencialmente social.

Não muito depois de governar a Guiné, ingressou no alto governo da Nação como Ministro das Colónias o que depois se designou, retomando velha denominação, do Ultramar. Assim nos conhecemos mais de perto, e por isso é dessa experiência que posso dizer alguma coisa que se integre nesta homenagem da nossa Academia.

O seu serviço ministerial durou cinco anos, menos um mês — Agosto de 1950 a Julho de 1955. Este período insere-se como um capítulo de uma história que temos de considerar finito e cujo julgamento será produzido a seu tempo, inevitavelmente, e cujos termos não são de reear.

O Professor Doutor Raúl Ventura, sucessor de Sarmento Rodrigues na pasta do Ultramar, determinou que se elaborasse e publicasse uma resenha das principais realizações do período ministerial do seu antecessor e dos mais salientes acontecimentos que se integram nessa gerência. O volume que daqui resultou tem mais de 180 páginas e não contém quaisquer comentários. É a simples anotação dos factos.

Só com excepcional actividade e numerosas intervenções úteis, de pessoas desejosas de servir, exemplarmente orientadas e coordenadas, se pode ter chegado a resultados efectivos como os que constam da sinopse a que me refiro.

Sarmento Rodrigues era dotado de preciosas qualidades, úteis em muitas hipóteses. Para o mando mais alto, servia-lhe a de se saber rodear de colaboradores. Antes de mais, porque os merecia, e, em seguida, porque tinha o dom de saber tratar com eles. Era o tal sentido humano que tanto o distinguia.

Parecia que não mandava, mas pedia. Era, na verdade e por intenção chefe, como o soube definir Paul Valéry uma vez, na Academia Francesa:

«Chef, l'homme qui à besoin de tout le monde».

As suas relações eram macias. Saía-se do pé dele com pesar de ter terminado o contacto. E assim, «conduziria os homens com fios de seda» — como João Franco disse dum amigo.

A boa fé com que tratava tudo e todos, metia as pessoas no coração e enchia de confiança os seus interlocutores, que sentiam terem também merecido confiança.

Era um homem de bem. Multi evidente. E contava sempre com outros homens de bem.

O Ministério do Ultramar era diferente de todos os outros. Polivalente, por duas circunstâncias, na sua composição, porque tinha de conter a variedade das especialidades que exigia o governo das terras ultramarinas, desde o que era propriamente a administração interna e civil, até à economia e instrução pública, passando pela justiça, finanças, obras públicas, e eu sei lá que mais. E além disto, uma actividade diplomática, por muitas e evidentes razões, e até porque cada um dos seus territórios tinha as suas vizinhanças e contactos estrangeiros. Outra razão da polivalência era que, cada um dos países, colónias ou províncias — desde a Guiné a Timor — era uma unidade a governar e o governo era feito lá.

Isto se tinha de ter presente. E determinar, para a Índia ou para Angola, não era o mesmo que fazê-lo para o Minho ou para a Beira Alta. Em cada um desses países havia um governo, com o seu conselho de governo e outros órgãos da actuação e a sua opinião pública, viva e influente.

Este era enfim o esquema total da sociedade portuguesa repartida pelo mundo. Em Lisboa e de Lisboa, o Ministro era o coordenador de todos esses agentes. Devia animar, estimular, vigiar, orientar, providenciar, sem atraso e sem pressa, sem nervosismos ou desfalecimentos, sem conflitos nem atritos, conjugando as oito sociedades, servindo assim a unidade nacional, acima da diversidade de raças, de crenças, de interesses, das qualidades e de posições da superfície da terra. Tudo isto era Portugal.

Assim sentia Sarmiento Rodrigues, com perfeita consciência de quem tudo tinha visto, pessoalmente. Tudo sabia inteligentemente interpretar, procurando servir, o que era seu constante e firme apêlo — à paz e a unidade nacional.

Foi com este sentido e o poder do seu humanismo que chegou à obra inventariada no simples sumário que o Professor Ventura mandou publicar.

A feição humanista de Sarmiento Rodrigues confirma-se no quadro

do hábil Ministro, em saliente representação de muitas realizações respeitantes à instrução pública, à cultura e à investigação científica. Devo dizer que o privilégio dessa inclinação, forneceu aos serviços porque eu era responsável a maior felicidade, porque viram nesse ensejo encaminhadas à execução iniciativas que acarinhavam desde a sua fundação. E o mesmo se diga dos serviços de saúde, incluindo a Escola Médica de Goa que ele estimava ver prestigiada, e o Hospital do Ultramar que dotou com o edificio novo que ali está à nossa vista e com êxito reformou, e o Instituto de Medicina Tropical, honra do País, interna e externamente.

A sua obra porém foi só de cultura e saúde. O seu quinquénio ministerial inclui, pelo menos, dois factos de importância excepcional na ordem financeira e económica, que foram os novos contratos com o Banco Nacional Ultramarino e com a Companhia de Diamantes de Angola, realizações de alta responsabilidade, que exigiram muito estudo e reflexão dos Conselhos de Ministros, especialmente do Primeiro, que foram extremamente trabalhosos.

Disso me lembro, Sarmento Rodrigues ter falado comigo, evidentemente sem me revelar propriamente o que se passava em Conselho, mas contando qualquer coisa que ocorrera fora da sessão. Bem sabia ele, por experiência pessoal, como o Chefe de Governo expremia — é o termo — os assuntos em que intervinha, em Conselho ou fora dele.

Não posso deixar em silêncio os passos que se deram na governação de Sarmento Rodrigues, relativos à própria normalização da política e da administração geral e local dos territórios ultramarinos.

A linha evolutiva começara, pelo menos, com o Acto Colonial. E o pós-guerra apressava agora realizações que embora prudentemente conduzidas não deixavam de significar uma evolução de interesse histórico inconfundível. Durante o governo de Sarmento Rodrigues se reformou a lei orgânica, depois da revisão constitucional, e seguiu-se a adopção dos estatutos de cada um dos territórios, agora donominados Províncias, o que não prejudicou a categoria de Estado, secularmente atribuída ao conjunto dos nossos territórios do Indostão. Nesta ordem de ideias, passou a ser do Ultramar o Ministério chamado das Colónias, quando da sua fundação, nas primeiras horas do regime republicano.

Igualmente se liga ao sentido de cultura, mas com fisionomia especial, o interesse extremo com que Sarmento Rodrigues encarou a actividade das Missões Católicas, ampliando o apoio que francamente elas tinham obtido, desde os governos dos Ministros das Colónias — Rodrigues Gaspar e João Belo, também marinheiros. Sarmento Rodrigues confiou nelas,

tanto em benefício do interesse nacional como se empenhava porque elas se conduzissem totalmente a esse mesmo interesse.

Em certo momento, encontramos alguns motivos de preocupação a tal respeito, principalmente onde se apresentou numeroso o concurso de missionários católicos, mas individualmente de determinada nacionalidade. Nesse ensejo me veio do Ministro, este lacónico mas prudente aviso, do seu punho:

«Aqui para nós, Senhor Director Geral, antes quero ver os pretos pagãos do que italianos».

Estes termos podem parecer excessivos. Mas o meu serviço teve de os entender, no razoável intuito que os ditava.

O apoio às Missões Católicas era, da parte de Sarmento Rodrigues, constante e generoso. Não regateava quando as pudesse apreciar. E um dia, o meu querido colaborador Dr. Cunha Leão, que Deus tem, ouvi-lhe esta exortação pitoresca:

«Não lhes falte. Não lhes falte com o azeite, tão preciso, para as lamparinas».

Ainda que não fosse de necessidade instante, o poder civil vigiava porque a actividade das Missões que apoiava, redundasse em perfeito proveito público, inclusivé na função docente que pelo seu estatuto lhe estava confiada. Nessa ordem de ideias, uma Portaria de Sarmento Rodrigues, com o apoio expresso dos prelados, esclareceu que as escolas missionárias «deviam estar indeterminadamente patentes à frequência das populações para que tinham sido instituídas, mesmo que estas professassem outros crédos, designadamente o maometismo».

Mas, o mais eloquente, esplendoroso protesto do interessado País pelas Missões Católicas, no consulado de Sarmento Rodrigues, foi a grandiosa Exposição de Arte Sacra Missionária que se realizou nos Jerónimos — «o tempo das glórias marítimas do primeiro povo missionário», segundo ele então proclamou em discurso solene. Visitaram-na muitos milhares de pessoas e só ela, no seu género e nos seus efeitos, seria tema para outra comunicação.

Conheci este episódio, desde a sua origem, e garanto que o êxito, para o qual concorreu a capacidade da Agência Geral do Ultramar, se deve, antes de tudo e sobretudo a Sarmento Rodrigues, que abraçou a condução do assunto que não deixava de ser limitado e proporcionou os meios para o resolver.

Quando se aproximava a chegada do Ministro a Macau, e eu, que lá me encontrava em comissão de serviço, como a imprensa local me fizesse pedido de depoimento sobre a visita que se esperava, afirmei, que a pessoa de Sarmiento Rodrigues era favorecida, em privilégios excepcionais de inteligência, cultura, delicadeza, afabilidade, todas as condições de simpatia que podem afirmar a predistinação das pessoas para atrair, afeiçoar, sugerir, trazer outras ao doce prazer de sentirem, sob o seu comando, sempre animado de transparente sentido de justiça, como visivelmente impressionado pelo exercício da bondade.

E recorto agora, dos meus apontamentos íntimos, ainda de Macau:

«30 de Junho de 1952, segunda-feira.

Esta noite trabalhou-se até muito tarde.

O Ministro agarrou-se aos papéis denodadamente. Estou encantado com ele. Tem resistência de aço. Anda, corre, sobe, desce, discursa e escreve com a maior elegância.

Não tem sinais de fadiga. Nunca se queixa.

Não tem um momento de enfado, nem de desânimo.

Já me chegou o Boletim Oficial que trás os diplomas. São doze».

A estas notas acrescento, neste ensejo:

Nunca o vi impertinente. Era activo, aplicado, mas não se enervava perante a perspectiva dos afazeres. Tinha tempo e disposição para dar atenção a todos nós.

Ter tempo, o problema de tanta gente. Ainda acerca de Lyautey — escreveu o estadista:

«Ni perde son temp, ni le faire perdre aux autres».

Mas esta da saída para o Oriente — Índia, Timor e Macau. Viagem demorada, entrei de manhã no seu gabinete.

Placidamente, folheava papéis que nada tinham com a jornada. À estranheza que me permiti manifestar, replicou:

«Fui sempre assim. Na véspera duma partida estava sentado à espera da hora da lagarda».

Um grande marinheiro. Um grande homem do Ultramar. Um espírito excepcional de compreensão humana. Um grande homem de Estado. Um grande servidor de Portugal. Um perfeito académico. Sim, tudo isto, que se resume em um gentil-homem.

Foi por seu intermédio que me chegou o volume sobre os seus «Cinco anos de Governo». Na portada, uma dedicatória extensa:

«Só lhe posso pagar em admiração e amizade».

Penso que se enganava. Eu estava pago generosamente, com ele ter encontrado préstimo, no meu esforço e no dos meus colaboradores, com a honra de ter servido sob a sua chefia e quanto me fica por dizer.

Braga Paixão



Auditório da sessão comemorativa

E NCONTRAMO-NOS todos hoje aqui para homenagear fraternalmente a memória do Almirante Sarmiento Rodrigues, que pela ordem natural das coisas deixou de estar connosco. Cada um de nós perdeu um amigo devotado, o país um cidadão que trabalhou por ele a sério e com talento, e a secular instituição que é a Marinha ficou também sem um dos fundadores da sua Academia de estudos que é esta casa.

Coordenando estas linhas de perspectiva que, entre outras possíveis, definem e caracterizam a rica personalidade do Almirante, não vou dizer a Vossas Excelências quem foi Sarmiento Rodrigues, porque todos o conheceram e estimaram; limitar-me-ei a recordar certas facetas muito características do seu espírito, formas peculiares da sua acção, directrizes do seu pensamento, evocando a sua intensa, extensa e valiosa actividade ultramarina, actividade com que ao longo de meio século pagou ao país o seu tributo de cidadão, servindo-o com grandeza.

Sarmiento Rodrigues iniciou a sua vida colonial em 1925-1926, como ajudante de campo de Mariano Martins que então era Governador Geral do Estado da Índia, e alguns anos depois, em 1931-1932, assumia a capitania do porto do Chinde e o comando da lancha-canhoneira «Tete», duas funções delicadas porque o tratado de 1891 com a Inglaterra criara ali sucedâneos muito subtis de penetração ocupante inglesa para o centro de África, que forçaram os portugueses a organizar uma fiscalização diplomática especial sob a forma naval, e uma administração política também especial — a Intendência do Chinde — directamente subordinada ao Governo Central por via de serviços e quadros da Marinha. Até que o tempo, com o progresso do sistema de comunicações para o centro de África, anulou o regime especial de privilégio que tantos anos vigorou no Chinde a favor dos ingleses.

Pois Sarmiento Rodrigues também fez aí a sua aprendizagem dos espinhos dos problemas da herança colonial, que todavia só voltou a contactar na Guiné, como Governador, de 1945 a 1948.

O mundo tinha então acabado de virar nos campos de batalha uma página da sua história, e para a era colonial começava a contagem decres-

cente que iria marcar o seu termo. E embora se esperasse que a nova ordem internacional viesse afectar o regime então vigente em Portugal, o que era evidente é que o futuro que se construía punha um claro desafio aos portugueses, quanto ao seu velho Ultramar.

Foi nesta conjuntura que Sarmiento Rodrigues foi convidado a assumir o Governo da Guiné, pequena Província num velho espaço português, que só em 1886 adquirira a sua configuração definitiva. Era, quase nos meados do presente século, uma sobrevivência de esquemas político-económico-sociais do século XVI, que a época da Ocupação aglutinara e legara ao nosso tempo.

A Guiné era uma colónia antiga e antiquada quando chegou a sua hora de progresso e o seu governo foi confiado ao Comandante Sarmiento Rodrigues. Quinze anos depois, quando a visitei, era visível, nas coisas feitas pelo homem, o rasto de uma administração que demarcava duas épocas. A própria cidade de Bissau era um flagrante museu dessa duas épocas, a que correspondiam duas mentalidades.

Mas Sarmiento Rodrigues não foi apenas o empreendedor de obras novas, que espalhou um pouco por toda a parte daquela histórica Guiné; foi também o sementeiro de ideias novas e novos entusiasmos com que lançou no território os fundamentos de uma pujante mística de progresso da terra e da vida, e valorização do homem. Isto num meio em que parceria ser inviável fazer qualquer coisa de novo.

Trata-se aliás da expressão de uma forma de pensar, de actuar, de ser, que o acompanhará, e determinará, o resto da vida.

Para o que há porém justificações. Com efeito, e isso é que é singularmente importante, e constituiu uma das características do seu pensamento e uma das bases da sua acção, Sarmiento Rodrigues como governador colonial deu sempre o devido valor aos problemas do espírito na vida e à formação cultural na preparação do homem para a vida. Por isso, a escola como base, o alargamento progressivo da instrução, e as actividades culturais de toda a natureza, individuais ou de grupo, ocuparam as suas responsabilidades de homem e de governante. E daí, que, a partir do zero em que vivia a Guiné, Sarmiento Rodrigues tenha metido ombros com os seus colaboradores, e alguns notáveis, a uma meia dúzia de realizações que justificaram e marcaram, e vieram a constituir um património de valor que a administração portuguesa legou e a Guiné independente recebeu com interesse.

A sua actuação no Governo da Guiné, que foi modelar e superior, evidencia desde o princípio os rumos originais do seu pensamento, foi também, mercê de circunstâncias várias, e da conjuntura do momento,

seguida com interesse e admiração na Metrópole, tanto mais que entretanto se comemorara, ou comemorava, o V Centenário do Descobrimento da Guiné, que por isso subira na Imprensa ao primeiro plano do quotidiano nacional.

Pelo que, não admira que dois anos depois de deixar Bissau, Sarmiento Rodrigues ascendesse a Ministro das Colónias para servir o Ultramar e servir o País.

Estava-se em 1950.

Sarmiento Rodrigues manteve-se, até 1955, à frente do Ministério que em 1951 passou a chamar-se do *Ultramar*, e levou naturalmente para aquela eficiente, difícil e complexa Secretaria de Estado, as ideias que tinha e já evidenciava na Guiné.

Entretanto, no ano anterior, em 1949, fora chamado a representar Moçambique na Assembleia Nacional, onde se manteve até 1981, na presidência da Comissão do Ultramar.

Como Ministro, e como lhe competia, ocupou-se de importantes e delicados problemas de todas as Províncias. E talvez se compreenda melhor o que foi esse cuidado, se aludirmos, apenas *pro-memória* à inédita viagem que efectou às colónias do Oriente, visitando o Estado da Índia, Macau e Timor, em 1952, viagem que prolongou até ao Japão e às comunidades portuguesas da Califórnia, numa jornada cujos efeitos perduram.

O que foi a gestão do Ministério do Ultramar por Sarmiento Rodrigues, de 1950 a 1955, consta desse livro de escassas 200 páginas que o Dr. Nunes da Ponte escreveu, intitulado «Cinco Anos do Ministério do Ultramar», síntese enumerativa mandada publicar pelo Ministro Raúl Ventura, que sucedeu ao Comandante Sarmiento Rodrigues.

Mas é uma síntese espantosa, com centenas de realizações que vão desde a legislação reformadora de esquemas envelhecidos pelo espectacular e profundo progresso ultramarino, às realizações de povoamento e urbanização, às de saúde e ensino, de cultura, investigação e arte, agricultura, pecuária e pesca; comunicações rodoviárias, ferroviárias, aéreas, telefónicas e rádio; aos aproveitamentos hidroeléctricos e hidroagrícolas, etc., que o melhor é dizer que de tudo.

Claro que se trata de realizações que caracterizam uma época e uma política, visam um objectivo, servem um ideal. Mas pode dizer-se que se não tivesse havido um Sarmiento Rodrigues alinhado com o seu tempo e tão devotadamente ao serviço do progresso material e cultural do seu país e dos seus povos, onde quer que flutuasse a sua bandeira (ele como outros que o antecederam e continuaram e tantos que foram, lá e cá, cola-

boradores dedicados ao dever nacional de uma grandiosa obra comum em prol da humanidade) Portugal não podia ter deixado as colónias com os níveis de civilização, cultura e progresso que elas hoje apresentam como novos países.

Não me é possível, no breve tempo de que disponho, e sem impor tunar Vossas Excelências, passar em revista o quadro das grandes realizações levadas a efeito em todo o Ultramar nesta fase. O que aliás também é dispensável, porque tenho o privilégio dum auditório especializado na matéria. Lembrarei apenas a obra do Vale do Limpopo, sobre povoamento, agricultura, comércio, indústria e transportes, projecto que Sarmiento Rodrigues quando Ministro foi desarquivar dos impossíveis coloniais da I República, chamando ao Governo, para o executar, o próprio Trigo de Moraes, que o estudara 25 anos antes.

Lembrarei ainda o que Sarmiento Rodrigues fez pela cidade da Beira, ao promover os mecanismos financeiros que tornaram possível o abastecimento de água e a rede de esgotos. A Beira de imediato desenvolveu-se de modo espectacular, tornando-se uma grande cidade colonial, num local incrível e do qual o tenente de marinha Cáceres Fronteira dissera ao Governador Geral Augusto de Castilho, em 1885, que não tinha espaço para uma pequena povoação sequer. Facultando à Câmara Municipal os necessários meios de acção, Sarmiento Rodrigues contribuiu para se repetir, em grande, o *milagre no pântano* que a Beira era há cinco anos.

Todavia, um dos mais queridos empreendimentos de Sarmiento Rodrigues, em Moçambique, diz respeito à fronteira do Lago Niassa. Como se sabe, a fronteira estipulada no tratado de 1891 passava pela margem oriental do Lago e não dava águas territoriais. Sarmiento Rodrigues conseguiu na negociação duma rectificação do lado de Tete, que interessava ao Malavi, para ficar com uma estrada fronteiriça, obter metade das águas do Lago Niassa ao longo da margem portuguesa, graças à colaboração do Prof. Paulo Cunha, que então era Ministro dos Negócios Estrangeiros. Isso permitiu criar navegação no Lago, obter águas e espaço, estabelecer a fiscalização naval daquela costa e organizar uma base em Augusto Cardoso, que é Metangula.

Terminarei este sumaríssimo relance pela gestão de Sarmiento Rodrigues no Ministério do Ultramar, lembrando a realização da grandiosa de Exposição de Arte Sacra Missionária, nos Jerónimos, no Ano Santo de 1951, as Comemorações do IV Centenário da Morte de S. Francisco Xavier, em Goa, em 1952; e, noutra âmbito, os valiosos instrumentos de cultura que foram os Institutos de Investigação Científica de Angola e Moçambique, os Centros de Estudo da Guiné e de Cabo Verde, e, em Lisboa, a Filmoteca

Ultramarina Portuguesa e o Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, de tão excelente renome internacional.

Alguns meses depois, em meados de 55, Sarmento Rodrigues regressava à Marinha onde se manteve até 1961, ano em que foi chamado, numa conjuntura difícil, ao Governo de Moçambique, que exerceu até 1964.

Na África Ocidental, a sua forma de actuar, e o seu estilo, foi o mesmo, e, por isso, do ponto de vista humano, o seu êxito foi também total. Como fora na Guiné e no Ministério, foi-o em Moçambique. De novo o ajudaram alguns bons colaboradores. Aliás Sarmento Rodrigues tinha o dom de cativar e a arte de estimar as pessoas. Respeitava muito os outros, e ouvia-os sempre. Desejava-se o seu convívio e sentia-se que apreciava as pessoas como elas eram. Conseguiu assim, em Moçambique, alimentar sem atritos uma complexa gama de relações, e dessa forma medir as temperaturas sociais, dominar as tensões, manter firmes aberturas em todos sectores. Voltou também a utilizar as suas armas preferidas: o fomento material em simultâneo com o fomento cultural. E com o mesmo êxito.

O Serviço Extra Escolar, para a instrução generalizada das populações indígenas, urbanas e rurais, terá sido, a meu ver, a sua arma de choque, mas a Educação Escolar normal e a Acção Sanitária foram fortemente impulsionadas. Isto em paralelo com uma política de abundância alimentar, a baixos preços, para uma vida barata.

Simultaneamente, uma vasta série de realizações, como a ocupação do vasto interior do Niassa, ou a construção de comunicações importantes como a da via férrea para Vila Cabral e a ponte da histórica Ilha de Moçambique ao continente fronteiro.

Também, como sucedera anteriormente na Guiné mas em mais vasta escala, num grande plano de conjunto começaram a proliferar as pequenas realizações, um pouco por toda a parte, distinguindo-se, para as populações realizações um pouco por toda a parte, distinguindo-se, para as populações, as de natureza e benefício social. Sarmento Rodrigues tinha o mérito de saber estimular os outros e as coisas faziam-se. E ao lado das iniciativas do Estado nasciam as particulares.

Foi, seguramente uma época fecunda. Mas ainda é cedo para se fazer a história, e, neste caso, julgar a governação que realizou em Moçambique, e foi acertada, mas difícil. Porém, a meu ver, o difícil esteve em Lisboa, onde nem sempre foi compreendido ou ajudado. O que aliás era o que acontecia também muitas vezes aos outros, em idênticas circunstâncias, desde recuados séculos.

Mas a vida dos países é assim, e o destino dos seus homens públicos é este, de servir sem condições, sob o temporal, como ele o fez, com tanta

dignidade. Por isso, além da nossa saudade amiga, também merece o nosso apreço.

E tem-no, para além das nossas vidas, porque do patriotismo, talento e carácter que ele foi, ficarão para sempre os testemunhos do apreço de todos nós, que hoje viemos com saudade evocá-lo nesta Casa, onde, com tanta gentileza, nos recebeu sempre com amizade.

Alexandre Lobato

Antes de ser encerrado a sessão comemorativa, S. Excelência o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, proferiu a seguinte oração:

Não quero ler as palavras que escrevi para esta ocasião, sem agradecer a preciosíssima oferta que fez à Academia de Marinha o Sr. Dr. Norberto Lopes — o manuscrito da carta que o nosso Almirante lhe escreveu em princípios de 63.

Eu devo dizer que foi com grande emoção que ouvi a sua mensagem e direi mesmo o seu oráculo.

Muito obrigado Sr. Doutor pela sua preciosíssima dádiva.

Foi aqui brilhantemente retratado por ilustres oradores, nas múltiplas facetas do seu riquíssimo carácter, o saudoso Almirante Sarmento Rodrigues.

Não me seria possível complementar o vivo retrato aqui deixado pelos seus devotados amigos e admiradores, do homem pluridimensional, marinheiro ilustre, homem de cultura, político de visão clara, que ele foi ao longo de sua vida, mas não posso em boa consciência, encerrar esta sessão evocativa, sem uma palavra que exprimia a minha homenagem pessoal, mas sobretudo a da Marinha Portuguesa, que neste lugar oficialmente represento.

Marinheiro ilustre, afirmei eu, mas cujas raras qualidades de espírito não seriam jamais esgotadas por uma carreira exclusivamente naval. Homem empenhado, homem do seu tempo, não poderiam as preocupações e a acção do Almirante Sarmento Rodrigues deixar de estar associadas ao momento histórico. Daí a sua carreira pública, como administrador ultramarino e como Ministro, em todas as funções deixando obra impregnada duma profunda humanidade, que lhe era tão própria.

Numa das últimas vezes em que tive o privilégio de com ele conversar, dir-me-ia que se houvesse que regressar aos seus tempos de juventude e recomeçar a sua vida, de novo havia de escolher a Marinha. Creio bem que a sua carreira foi de facto emanação duma vocação eminentemente universalista, tão arreigadamente característica dos nossos marinheiros mais ilustres.

Mais do que isso. O Almirante Sarmiento Rodrigues teve o raro, mas por vezes doloroso privilégio, apenas concedido aos grandes homens, de totalmente se identificar com a instituição que tão devotada como brilhantemente serviu. Na sua trajectória em vida, os seus sucessos foram, em larga medida, os sucessos da Marinha bem como os seus insucessos foram os insucessos da Marinha. Ambos conheceram os mesmos momentos de glória, ambos sofreram iguais ingratidões.

Os homens como ele dão corpo às instituições. Empréstam-lhe a sua dimensão humana, que perdura para além da morte.

Ontem, foram as suas obras, o seu conselho e a sua experiência, que nos enriqueceram. Hoje, é a sua memória, fonte de inspiração, exemplo para novas gerações, que constituem o património desta Marinha que ele tanto amou.

Muito obrigado. ¹

António Egídio de Sousa Leitão

¹ Texto reproduzido de gravação magnética.

ACADEMIA DE MARINHA

HISTÓRIA MARÍTIMA PORTUGUESA
DOS SÉCULOS XVII E XVIII

LISBOA — 1987

História Marítima Portuguesa dos Séculos XVII e XVIII

Mesa-redonda efectuada na sessão de Academia de Marinha de 7 de Novembro de 1979 (resumo)

COM numerosa assistência, efectuou-se este mês mais uma sessão da Academia de Marinha, durante a qual decorreu uma mesa-redonda dedicada à história marítima portuguesa dos séculos XVII e XVIII. Nela foi principal interveniente o prof. Charles Ralph Boxer, recentemente eleito membro associado da Academia. Por ele foram abordados, sucessivamente, vários assuntos, após o que se seguiu animado debate. Os principais temas tratados foram: conservadorismo, no tempo, dos regimentos náuticos da Carreira da Índia; baixa situação dos homens de mar na escala social da época e suas razões; recentes progressos nas técnicas de arqueologia subaquática e consequente descoberta de restos de antigos navios (galeão português na costa do Natal, galeão holandês ao largo da ilha de Santa Helena, localização da «Flor de la Mar» onde embarcou Afonso de Albuquerque, etc.); comunicações de história marítima apresentadas ao recente Congresso Internacional do Oceano Índico reunido em Perth, na Austrália; guerra entre os portugueses e os árabes de Omã, etc.

Ao abrir a sessão, o comandante Teixeira da Mota apresentou o prof. Charles Boxer, fazendo larga referência à sua vida e obra e citando alguns dos seus trabalhos literários dedicados à expansão marítima portuguesa, como «Rivalidades anglo-portuguesas no Golfo Pérsico», «Quatro séculos de expansão portuguesa», «O século cristão no Japão», «Introdução à história trágico-marítima» e «A influência dos portugueses na arte do Japão».

No uso da palavra, o prof. Charles Boxer começou por prestar homenagem a amigos portugueses seus já falecidos, designadamente a Sarmiento Rodrigues e a Alfredo Botelho de Sousa.

Seguidamente abordou vários assuntos entre eles o conservadorismo, no tempo dos regimentos náuticos da carreira da Índia; a baixa situação dos homens de mar na escala social da época e suas razões; os recentes progressos nas técnicas de arqueologia subaquática e conseqüente descoberta de restos de antigos navios (galeão português na Costa do Natal, galeão holandês ao largo da ilha de Santa Helena, localização da «Flor de la Mar» onde embarcou Afonso de Albuquerque, etc.); comunicações de história marítima apresentada ao recente Congresso Internacional do Oceano Índico reunido em Perth, na Austrália; guerra entre os portugueses e os árabes de Omã; etc.

ACADEMIA DE MARINHA

EX-VOTOS MARÍTIMOS

POR
MICHEL MOLLAT DU JOURDIN

LISBOA — 1987

Ex-Votos Marítimos

*Comunicação apresentada por Michel Mollat du Jourdin
na sessão de Academia de Marinha de 12 de
Dezembro de 1979 (resumo)*

O professor Michel Mollat du Jourdin, Presidente da Comissão Internacional de História Marítima e membro das Academias de Marinha de França e de Portugal, apresentou na Academia de Marinha uma comunicação subordinada ao título «Ex-votos marítimos». Nela se ocupou da dignidade do uso de tais ex-votos, da sua natureza, dos ambientes sociais em que, ao longo dos séculos foram produzidos, dos seus autores e da evolução das suas características, em especial em relação à França. Neste país vem sendo feito o seu inventário sistemático, e existe uma Associação para a salvaguarda e estudo dos ex-votos marítimos e fluviais, de que é presidente o Professor Michel Mollat du Jourdin.

O professor Mollat, durante a sua exposição, sublinhou a importância que tem para o historiador a análise dos ex-votos marítimos pois não só quase todos têm a data como, muitas vezes, contêm a descrição completa e fiel do acidente que levou o marinheiro, ou grupo de marinheiros, a oferecer o ex-voto. As descrições dos acidentes são feitas com realidade e fidelidade extremamente úteis para o historiador.

Sublinhou igualmente o carácter diferenciado dos ex-votos marítimos em relação aos demais. Muitas vezes, disse, os ex-votos eram oferecidos em conjunto pelo mestre e a sua tripulação, envergando os fatos que usavam na altura em que pediram o auxílio divino.

Por outro lado, quando os ex-votos eram oferecidos sob a forma de quadros, estes representavam, como se fosse em banda desenhada, as diversas fases do acidente, desde a situação de perigo eminente até à situação final de salvamento após a intercessão da Virgem ou do Santo invocado.

Quando o ex-voto era oferecido sob a forma de maquete do navio ou embarcação, esta permite reconstituir as técnicas da época, os meios de navegação e até o que os marinheiros pensavam do seu navio.

O professor Mollat, indicou também, que os ex-votos marítimos são universais e não apenas exclusivos dos povos cristãos. Porém, nos países do Norte da Europa, devido naturalmente à influência do puritanismo protestante, os ex-votos escasseiam.

ACADEMIA DE MARINHA

Subsídios para a História
do Bugio

POR
FERNANDO CASTELO BRANCO

LISBOA — 1985

Subsídios para a História do Bugio

*Comunicação apresentada por FERNANDO CASTELO
BRANCO na Academia de Marinha em 16 de
Janeiro de 1980*

Ao longo de toda a costa portuguesa e ainda nas margens de vários rios, especialmente nas barras, erguem-se numerosas fortificações e mais ainda se ergueram outrora — fortificações de diversos tipos, de variadas dimensões, de maior ou menor importância, na sua missão de defender o país contra invasores ou atacantes vindos do oceano.

De entre todas elas, uma das mais conhecidas, pela sua posição destacada, fruto do seu isolamento, balisando a mais frequentada das nossas barras, que dá acesso ao mais importante porto do país, é a do Bugio.

A história desse forte é mal conhecida, como era a da quase totalidade das fortificações erguidas ao longo da orla marítima, até à publicação da série de estudos que lhes vem dedicando, com louvável persistência, o Sr. Carlos Pereira Callixto.

Tendo nós reunido alguns elementos elucidativos das condições que rodearam a construção do Bugio, pareceu-nos que haveria interesse em trazê-los aqui, acompanhados de breves comentários, como subsídio para a história dessa fortificação costeira.

Em 1625, o editor António Alvarez publicou um folheto, do qual se conhece actualmente apenas um exemplar, na Biblioteca Nacional de Lisboa ¹. O título é bastante longo: *Relaçam, em que se trata, e faz hũa breue descrição dos arredores mais chegados a Cidade de Lisboa, & seus arrebaldes, das partes mais notaveis, Igrejas, Hermidas, & Conuentos que tem começando logo da barra, vindo corredo (sic) por toda a praya ate Enxobregas, & dahi pella parte de cima ate São Bento o nouo.*

Esta descrição, em verso, tem sido largamente aproveitada pelos olisipógrafos. O mestre desses estudos, Júlio de Castilho, não apenas se socorreu

¹ A sua cota é Res. 2194 V.

dela frequentes vezes, mas enalteceu o seu valor informativo em repetidas referências: «preciosa descrição métrica da Lisboa seiscentista»²; «sensações redondilhas (aliás muito preciosas)»³; «preciosa *Relação* descritiva tantas vezes citada»⁴; «interessante *Relação* tantas vezes citada»⁵.

Refere-se o poema a S. Julião da Barra, aludindo a seguir à fortificação «defronte dentro no mar», que foi inicialmente designada por S. Lourenço da Cabeça Seca⁶ e mais tarde por Bugio, e fá-lo com pormenores de grande interesse, especialmente no que respeita ao modo como foi construída:

*Defronte dentro no mar
lhe fica cabeça seca
hum baluarte muy forte
sobre alicerces de areia
Rodeado de estacada
vigas de grossa madeira,
por donde o mar se entulhou
de emmensidade de pedras*

Diz-se, pois, que o Bugio foi construído sobre um banco de areia, onde teria sido implantada uma estacaria de grossas vigas de madeira que, pelo modo como se lhe refere o poema, parece ainda subsistiria em 1625, devendo ter acabado por desaparecer por apodrecimento e pela acção agressiva das vagas. Essa estacaria teria sido disposta circularmente, como o indicam a expressão «rodeado» e o formato circular da fortaleza. O seu interior teria sido entulhado com pedras, pormenor coincidente com o referido numa carta de Frei João Vicente Casale, que dirigiu a construção do forte, datada de 11 de Fevereiro de 1593. Diz-se nessa carta, recentemente divulgada pelo Sr. Carlos Pereira Callixto, num valioso artigo, que as pedras lançadas no local ficaram de tal «maneira assentadas e juntas enleadas, umas com outras, que não são menos de serras em penedias naturais porque sendo a pedra (...) de natura propíissima para seme-

² *Lisboa Antiga — Bairros Orientais*, 2.^a ed., Lisboa, 1977, vol. IX, p. 126.

³ *A Ribeira de Lisboa*, 3.^a ed., Lisboa, 1948, vol. I, p. 184.

⁴ *Idem*, vol. II, p. 23.

⁵ *Ibidem*, p. 148.

⁶ É esta a designação oficial constante de uma certidão de 12 de Outubro de 1607. Veja-se Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a História da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, 1960, p. 82.

lhante obra, cria em si limo e gama que, como betume, a liga com tanta firmeza que não será qualquer força bastante a ofendê-la»⁷.

A descrição de Portugal intitulada *Estat du Royaume de Portugal fait à la fin de l'année 1684*, cujo manuscrito se encontra na Biblioteca Nacional de Paris⁸ e que o Prof. Joaquim Veríssimo Serrão, a quem se deve ter sido publicado e estudado esse texto⁹, entende, com boas razões, ser decerto da autoria de Jean-Baptiste Colbert, marquês de Torcy¹⁰, contém uma importante referência ao Bugio, na foz do Tejo: «Le fort de bois ou de bugie est baty vis à vis St. Julien, sur une banc de sable qui est entouré de la mer, de tous costés. C'est une platte-forme ronde, qui deffund l'entrée de la rivièrre, par la grande passe de mesme que le fort de St. Julien la deffend par la petite. Il n'y a que les petites barques qui puissent passer de hauté marée entre la terre et le fort de bois. Entre ce fort, et celuy des Saint Julien il y a des rochers appelez Cachopes, qui separent l'entrée de la rivièrre en deux passes. La plus large est entre le fort de bois, et les rochers. Un vaisseaux y peut aisément virer de bord, et a passer mesme. Celle qui est entre ces rochers et le fort de St. Julien est très étroite. Le nom du fort de bois vient de ce qu'autre fois, il n'estoit que de bois, mais il est revestu, a present, de pierre de taille. Lopez de Barros en est gouverneur. Il y a 150 soldats qui servent par quartier»¹¹.

Estas informações parecem-nos bastante importantes para a história do Bugio, apresentando-se-nos como merecedoras de confiança. A afirmação inclusa de ter sido a fortificação primitivamente de madeira é confirmada pela legenda de uma planta de Felipe Terzio¹², pelo Capitão Thorowgood¹³ e por Rafael Bluteau, o qual, em obra publicada em 1712, assim se lhe refere: «É à entrada da barra de Lisboa ao sul da Fortaleza de S. Gião, um forte redondo, algum dia de madeira, hoje de pedra e cal»¹⁴. E ainda

⁷ «Será o Bugio uma ilha artificial?» in *Revista da Marinha*, Junho de 1979, 2.ª Série, n.º 78, p. 28.

⁸ *Nouvelles acquisitions*, códice 7120.

⁹ *Uma Relação do Reino de Portugal em 1684*, Coimbra, 1960, sep. do vol. xxv do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*. O estudo está datado de 17 de Maio de 1958.

¹⁰ «... tudo concorre para atribuir a autoria deste texto ao diplomata francês Colbert de Torcy», *ibidem*, p. 18.

¹¹ Folhas 72v-73 do códice 7120; transcrito a p. 60 do estudo *Uma Relação do Reino de Portugal em 1684* atrás citado.

¹² Planta do Arquivo Cadaval. Encontra-se reproduzida em *As Fortalezas da Costa Maritima de Cascais*, Cascais, 1964, da autoria de Acácio Pereira Lourenço. Na legenda diz-se: «forte que se fes em cabessa seque de mad.^{ra}».

¹³ Referindo-se ao Bugio, escreveu: «called the wooden castle». Edgar Prestage, *D. Francisco Manuel de Melo*, 1914, p. 244.

¹⁴ *Vocabulário Portuguez e Latino*, Coimbra, 1712, vol. II, p. 206.

se denominava forte de madeira quando já o não era, como se verifica pela descrição de Colbert de Torcy.

Mas, neste momento, interessa-nos especialmente a afirmação de que era «le fort de bois ou de bugie», confirmada por Rafael Bluteau, que também lhe chama Bugio, sem referir qualquer outra denominação¹⁵. Interessa-nos porquanto, vindo esta denominação pelo menos do século de seiscentos e não datando apenas do fim do século passado, como se julgava¹⁶, vem corroborar parcelarmente a notícia dada pela *Relação* em verso, como veremos.

É ainda a Bluteau que devemos a seguinte referência, reportando-se à palavra *Bugiar*: «Ide bugiar. No tempo de Felipe segundo se fez em Lisboa o Forte do Terreiro do Paço sobre estacas, ou maçame, com um engenho, a que chamavam Bugio, com que fincavam as pedras, e como era obra de gente baixa, e de muito trabalho, passou em adagio *Ide bugiar*; e ainda hoje o dizemos a pessoas de pouco porte, ou de muita confiança, quando nos enfadam, e nos queremos ver livres delas»¹⁷.

Este significado e esta origem do vocábulo *bugiar* encontramos igualmente no conhecido *Dicionário* de Morais, na sua décima edição, «revista, corrigida, muito aumentada e actualizada» por Augusto Moreno, Cardoso Junior e José Pedro Machado: «Este sentido de *bugiar* parece relacionar-se com a acepção de *bate-estacas* que a palavra *bugio* também oferece», acrescentando-se os mesmos dados, quanto à origem do termo, referidos por Bluteau¹⁸.

Parece, pois, que se chamava, no reinado de Filipe II, bugio ao engenho empregado na implantação da estacaria sobre a qual se erguera o forte construído no Terreiro do Paço. E como o do Bugio, segundo a *Relação*, fora erguido

*sobre alicerces de area,
rodeada de estacada,
vigas de grossa madeira,
por donde o mar se entulhou,
de emmensidade de pedras,*

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ «... o verdadeiro nome deste pequeno ilheu e da Fortaleza ou Torre é S. Lourenço da Cabeça Seca e só muito recentemente — fins do século XIX — e se lhe começou a chamar Bugio», Carlos Pereira Callixto, art. cit., p. 26.

¹⁷ *Vocabulario Portuguez e Latino*, vol. II, p. 205.

¹⁸ António de Morais da Silva, *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Lisboa, 1950, vol. II, p. 644.

é natural pôr-se a hipótese de, para este forte, se ter igualmente recorrido à utilização de tal engenho.

Mas, poder-se-á objectar: o forte do Terreiro do Paço foi construído no tempo de Filipe II e o Bugio terá sido começado a construir anteriormente. Já se usaria então esse engenho? Vejamos os elementos de resposta que nos oferece a análise da questão.

O forte do Terreiro do Paço foi certamente erguido entre 1580, ano do início do reinado de Filipe II, e 1584, dado que neste ano o Padre Sande se lhe refere como existente: «Serve agora de não pequeno embelezamento a este palácio [o da Ribeira] o baluarte que se construiu até à praia, e está bem fortificado e abastecido de artilharia e de todas as máquinas precisas»¹⁹.

E o Bugio, quando terá sido construído? A primeira versão, a de madeira, durante o interregno dos governadores²⁰, que exerceram o poder depois da morte do Cardeal Rei, ou seja, de 31 de Janeiro a 23 de Julho de 1580, dia da entrada em Lisboa de D. António, Prior do Crato. A segunda construção, em alvenaria, terá sido iniciada posteriormente sabendo-se que as obras se encontravam em pleno curso à data de 1590. De facto, segundo referência de Manuel Acácio Pereira Lourenço, que estudou as fortificações costeiras da zona, «A defesa marítima do porto de Lisboa, e a da costa de Cascais, continuava a merecer a maior atenção das autoridades que governavam Portugal em nome de Filipe I. Em 1590 era almoxarife de S. Gião e da Cabeça Seca, e assistente das obras destes e doutros fortes, Francisco de Gouveia, cavaleiro fidalgo da Casa Real, que procedia ao estudo e prosseguimento das obras daquelas fortalezas»²¹. Não indica, infelizmente, o Autor a fonte utilizada para a informação que transmite, mas confirma-a inteiramente um documento de 12 de Outubro de 1607, onde se diz: «Certifico eu fr.º de Gouea Caualeiro da caza de Sua Mag.^{de} q̃ ora siruo de Almox.º do forte de São lourenço da cabessa sequa e de São Gião que desde o ano de 590 a esta p.^{te} continuo nas obras dos ditos fortes»²².

Acrescenta ainda Manuel Acácio Pereira Lourenço: «A construção de um forte em alvenaria, nos penedos da Cabeça Seca, em substituição da Fortaleza de S. Lourenço, em madeira, foi uma das grandes preocupações das autoridades (...) Foi autor do primeiro projecto para a construção

¹⁹ *Lisboa em 1584* por A. J. de F. in *Arquivo Pitoresco*, Lisboa 1863, vol. VI, p. 79.

²⁰ Veja-se a *Adenda*.

²¹ *Ob. cit.*, p. 14.

²² Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, 1960, p. 82.

da fortaleza da Cabeça Seca, em alvenaria, o Padre Frei João Vicenzio Casale que dirigiu a fase inicial das obras, sendo este primeiro projecto posteriormente abandonado e as obras suspensas. Para o estudo e resolução dos problemas da defesa marítima continuavam a vir para Portugal os mais famosos engenheiros estrangeiros, entre os quais o célebre Torriani Crémonézi que, entre nós, passou a ser conhecido por Torriano, ou Turriano, e se dizia ser natural de Milão (...) Estivera ao serviço de Castela, trabalhando nas obras das fortalezas de Espanha, e das Canárias, sendo chamado por Filipe I expressamente para projectar e dirigir a construção de S. Lourenço da Cabeça Seca, em alvenaria, podendo fixar-se a sua vinda para Portugal pouco depois de 1590»²³.

Mas há ainda um outro aspecto da questão a considerar: se *bugiar* tem a ver com o engenho chamado de bugio, como disse Rafael Bluteau e foi repetido nos nossos dias, teremos então que o engenho já se utilizava entre nós há muito, anteriormente mesmo à construção do forte do Terreiro do Paço, porquanto se assinala o emprego do termo *bugiar* em 1555 e 1523.

De facto, na *Comédia Eufrosina*, de Jorge Ferreira de Vasconcelos, cuja primeira edição é de 1555, encontramos:

«*Cariophilo* Hi bugiar que sois terra»²⁴

«*Cotrim* Vay bugiar que eu te seguro»²⁵

E no *Auto Pastoril Castelhana*, representado pela primeira vez em Évora em 1523, segundo o indica a *Compilação*²⁶, data essa aceite pelos estudiosos de Gil Vicente²⁷, lê-se:

«Vae, vae Joane bugiar»²⁸

«Porque andas bugiando»²⁹

²³ *Ob. cit.*, p. 15.

²⁴ *Acto V*, cena 5.ª Texto de la edicion Principe de 1555 con las variantes de 1561 y 1566. Edicion, prólogo y notas de Eugenio Asencio, Madrid, 1951, p. 307. Não aponta variantes.

²⁵ *Acto V*, cena 9.ª ed. cit., p. 343. Regista-se a variante ortográfica de *bogiar* na edição de 1566.

²⁶ *Obras Completas*, Lisboa, 1942, vol. I, p. 163.

²⁷ Veja-se a cronologia das obras vicentinas «utilizando as correcções de Braancamp Freire, Oscar Pratt e I. S. Revah» elaborada pelo Prof. António José Saraiva. *História da Cultura em Portugal*, Lisboa, 1953, vol. III, p. 247.

²⁸ *Obras Completas*, vol. I, p. 176.

²⁹ *Idem*, p. 191.

Concluindo, parece-nos, pois, ser quase certo ter sido utilizado o engenho denominado de bugio na construção do forte que por este nome se tornou conhecido, o que vem confirmar, dada a finalidade do mesmo, o que nos diz a *Relação* de 1625.

Do nome desse engenho terá, portanto, derivado a denominação popular dessa fortificação, a qual veio a prevalecer sobre a oficial, S. Lourenço da Cabeça Seca, a qual hoje pertence à erudição histórica, enquanto Bugio é a designação conhecida quer para o forte, quer para o farol que veio a ser erguido nesse mesmo local.

Um outro aspecto de interesse, ainda que à margem da questão, oferece a análise do trecho da relação em verso a que nos temos vindo a reportar: se Joaquim de Vasconcelos disse parecer-lhe ser o poema um resumo do *Livro das Grandezas de Lisboa* de Fr. Nicolau de Oliveira³⁰, a referência ao Bugio, na *Relação*, contendo informes ausentes daquela obra³¹, põe essa hipótese em causa e, portanto, a necessidade de a rever e devidamente a estudar.

ADENDA

No Arquivo da Casa Cadaval encontra-se uma planta cuja chave das siglas tem a encimá-la: «A seguinte traça hé a Descrição do Rio de Lisboa feita por felippe tersio em tempo dos sōrs. Governadores». E aí diz-se *L* corresponder ao «forte que se fes em cabessa sequea de mad.^{ra} em tempo dos sōrs. Governadores» e *R* ao «forte da trafaria que se fes em tempo dos snors Governadores»³².

Rebello da Silva, referindo-se às medidas defensivas tomadas a seguir à morte do Cardeal Rei (31 de Janeiro de 1580), quando o poder, normalmente exercido pelo soberano, passara para cinco governadores, diz que «D. Jorge de Meneses, capitão da armada de alto bordo, lembrou fortificar o cachopo denominado Cabeça Seca, à entrada da barra de Lisboa»³³.

³⁰ *Arqueologia Artística*, Porto, 1889, n.º 6, p. VIII.

³¹ «... a grande, & muy forte fortaleza, acõpanhada, & cercada de fortissimos baluartes, com muy grossas peças de artilharia, chamada São Iulão, situada em terra firme no fim do Tejo, onde perdendo elle o nome, começa o mar Oceano, tres legoas abaixo da cidade, ou da porta do mar, onde se embarção. Esta nesta fortaleza hum forte presidio de quatrocentos soldados, & mais de setenta peças d'artilharia toda muy grossa, ficando lhe defronte no meyo do mar outra fortaleza, a que chamão a cabeça seca, mais forte que a de Belem, sendo-o esta muito pello sitio, em que está.» (*Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, 1620, tratado IV, cap. iv, fol. 73v.)

³² Reprodução no estudo de Manuel Acácio Pereira Lourenço *As Fortalezas da Costa Maritima de Cascais*, Cascais, 1964.

³³ *História de Portugal nos Séculos XVIII e XVII*, Lisboa, 1862, vol. II, p. 185.

Esta informação é de algum modo confirmada por uma carta de Cristovão de Moura para Filipe II, dos princípios de Março de 1580, onde «refere que, a pedido de D. Jorge de Meneses, comandante da armada de alto bordo, se está tratando da defesa da barra de Lisboa»³⁴. Manuel Acácio Pereira Lourenço também situa neste período a construção do Bugio, assim como a do forte da Trafaria³⁵.

Parece, pois, haver fundamento para se pensar que o Bugio, na sua primeira versão, a de madeira, podia ter sido construído no interregno dos governadores, em 1580, o que, de resto, se afigura bem natural, porquanto tal medida se insere adequadamente nas providências defensivas então tomadas.

Estranhamente, porém, Rebelo da Silva, na mesma obra, mas noutro volume, diz também: «Em 1578 lançaram os governadores do reino os alicerces da [torre] de S. Lourenço, então chamada da *Cabeça Seca*, e hoje do Bugio»³⁶. E como fonte indica o «Arquivo Pitoresco», onde, em artigo de Vilhena Barbosa, se lê: «Foi no reinado del-rei D. Sebastião que teve princípio a outra fortaleza da barra, chamada *torre de S. Lourenço*, e vulgarmente *do Bugio*. Lançaram os fundamentos dela, em 1578, os governadores do reino, na ausência daquele soberano, que partira havia pouco para a desgraçada empresa de África»³⁷. Não é indicado qualquer fundamento para as afirmações feitas, o que torna aceitável estarmos perante uma confusão com o período posterior de dois anos, aproximadamente, em que os negócios de Portugal também foram dirigidos por governadores.

Por outro lado, parece pouco provável que se fosse construir um forte em 1578, para defesa da barra de Lisboa, que não estava ameaçada e quando o erário se encontrava desfalcado ao máximo com as despesas originadas pela expedição a Marrocos. É de notar ainda que a circunstância de o forte ser de madeira indica a necessidade que houve de o erguer rapidamente. Essa urgência não se compreende em 1578, mas é inteiramente justificável em 1580, nas vésperas da invasão e do ataque que todos viam eminente, a menos que se reconhecesse como rei Filipe II.

Deve, pois, tratar-se de uma confusão de Vilhena Barbosa, que Rebelo da Silva seguiu no quinto volume da sua *História*, esquecendo o que anteriormente escrevera. Mas, como assinalou Queirós Veloso, essa obra não está isenta de lapsos e confusões congêneres.

³⁴ Queirós Veloso, *O Interregno dos Governadores e o Breve Reinado de D. António*, Lisboa, 1953, p. 51.

³⁵ *Ob. cit.*, p. 13.

³⁶ Rebelo da Silva, *História de Portugal nos Séculos XVII e XVIII*, Lisboa, 1871, vol. V, p. 86.

³⁷ *Defesa Marítima de Lisboa*, in *Arquivo Pitoresco*, 1862, tomo V, n.º 30, p. 234.

De considerar ainda o testemunho de Pero Roiz Soares, porquanto inclui também elementos e, de valor, para o estudo desta questão. Diz ele que em Dezembro de 1589 correu a notícia de se ir verificar um ataque inglês a Lisboa. Nessa altura, «el Rey não deixou de mandar muita gente de guarnição a cascais e pelas fraldas do mar onde auia necessidade. Mandou mais el Rey hũ frade grande engenheiro a Intentar a cabeça seca para fazer nela hũa fortaleza e andou ahi obra de 4- annos. Com 300- e 400- hoĩs cada dia trabalhando Com Inmensissimo gasto e ficou tudo sem se poder acabar fazendose Somente hum forte de mdr.³⁸».

Significará este trecho que no fim de 1589 ou nos inícios de 1590 se começou a construir o forte em pedra, o que coincide com o documento que diz estar a ser construido em 1590 e que decorridos quatro anos não estaria ainda terminado, pelo que continuaria a existir apenas, completo e concluido, o forte de madeira, o qual teria sido construido na época dos Governadores, isto é, entre 31 de Janeiro e 23 Julho de 1580?

³⁸ *Memorial de Pero Roiz Soares*, Coimbra, 1953, Vol. I, p. 294.

ACADEMIA DE MARINHA

A TSF na Armada

O seu septuagésimo aniversário
e algumas páginas da sua história

POR

JOSÉ DA CRUZ MOURA DA FONSECA

LISBOA — 1985

A TSF na Armada

O seu septuagésimo aniversário e algumas páginas da sua história

*Comunicação apresentada pelo Vice-Almirante JOSÉ DA
CRUZ MOURA DA FONSECA na Academia
de Marinha em 12 de Fevereiro de 1980.*

A TSF, ciência e técnica do fenómeno radioeléctrico e das ondas electro-magnéticas, cujo septuagésimo aniversário na Armada, agora se comemora, ocupa no campo das telecomunicações e particularmente no das comunicações navais, lugar de excepcional relevância.

O seu evento no Mundo, nos últimos anos do século passado, o século da Revolução Industrial, prosseguiu e complementou os estudos relativos à electricidade e às comunicações eléctricas, que vinham sendo levadas a efeito, desde há longos anos e especialmente a partir de 1800, na sequência da invenção da pilha de Volta e da produção da electricidade dinâmica, com o especial contributo de cientistas como Maxwell, Hertz, Branly, Braun, Lodge, Fleming, De Forest e outros.

Foram porém, o russo Popov e o italiano Marconi que construíram, em 1895, respectivamente, o primeiro receptor e o primeiro transmissor, com características e possibilidades práticas.

Invento espectacular e maravilhoso, a TSF, libertou as comunicações da sua servidão às ligações filares e aos alcances visuais e acústicos, e revolucionou por completo as comunicações navais: os navios passaram a poder comunicar entre si e com a terra, independentemente das suas posições relativas, e sem as restrições inerentes às telegrafias eléctricas e semafóricas.

Em Portugal, a Marinha, por certo, em razão da sua vocação ecuménica e das exigências que normalmente condicionam as suas actividades, acompanhou desde sempre e de perto, todas as inovações acontecidas nas comunicações de relação.



A mesa que presidiu à Comunicação, constituída pelos Almirantes Sousa Leitão Chefe do Estado-Maior da Armada e Almirantes Garcês de Lencastre, Teixeira da Mota e Vilarinho, vendo-se ao fundo o painel do equipamento Cabinet.

De lembrar a propósito, ter sido um homem do mar, o navegador português Pedro de Ataíde que, em 1501, na Baía de S. Brás da África do Sul, hoje Mossel Bay, ao dependurar numa árvore em terra, um sapato velho contendo uma carta dirigida à primeira Armada portuguesa, que ali aportasse, inaugurou, talvez sem o saber, a primeira caixa do correio e o primeiro entreposto postal, e com eles, o correio marítimo do futuro; e que, nessa época, os nossos navios da carreira da Índia, já dispunham de regimento de sinais, o que não acontecia ainda com os navios das outras Marinhas do Mundo.

Também de acrescentar que foram marinheiros, os operadores dos primeiros circuitos de telegrafia semafórica e de telegrafia visual, estabelecidos em Portugal desde os fins do século XVIII; e que, o primeiro Director-Geral dos Telégrafos (1855-1864) foi um oficial de Marinha, o capitão-de-mar-e-guerra José Bernardo da Silva, aliás também sucessor de um outro oficial de Marinha no cargo de Director-Geral dos Telégrafos visuais, o capitão-de-mar-e-guerra Fernando José de Santa Rita.

E, chegada a era da TSF, a Marinha, jamais deixou de continuar a estar presente, e quase sempre na vanguarda, de todos os progressos radioeléctricos e de radiocomunicações acontecidos em Portugal.



A árvore do correio em Mossel Bar (Baía de S. Brás)

As primeiras notícias técnicas publicadas no nosso País relativas à TSF, são mesmo da autoria de um oficial de marinha, o então tenente Carlos Viegas Gago Coutinho, marinheiro e homem de génio que viria a ser um dos mais ilustres cientistas portugueses do nosso século.

De facto, logo em 1900, quando a radiotelegrafia estava ainda na sua infância e em Portugal pouco ou nada se sabia a seu respeito ou da sua existência, o tenente Gago Coutinho, publicou nos números 33 e 34 da Revista Portuguesa Colonial e Marítima desse ano, um desenvolvido e pormenorizado estudo sobre a TSF, trabalho inédito no nosso País e ao nível dos mais recentes progressos radioeléctricos da época.

Na mesma altura, e o mesmo oficial, apresentou também na repartição competente — Repartição da Indústria — dois requerimentos, datados de 29 de Junho, acompanhados das respectivas memórias e esquemas, para registo de duas Patentes de Invenção, as quais lhe foram concedidas com os números 3444 e 3445, por despacho do dia 16 de Outubro do ano de 1900.

No invento patenteado com o n.º 3444 a que deu o título de «*Um novo sistema de telegrafia eléctrica de relays radioconductor*», Gago Coutinho,

concebeu a introdução nos circuitos de telegrafia eléctrica de um tubo radioconductor, novidade e alteração que segundo o seu parecer e estudo aumentariam consideravelmente a sensibilidade daqueles circuitos.

No segundo invento, o da patente n.º 3445 que intitulou de «*Um novo sistema de radioconductor sem limalha*», Gago Coutinho, alvitra substituir nos circuitos de TSF, o coêson de limalha de Branly, por um outro da sua invenção, constituído por dois metais diferentes, concepção que viria a estar presente na construção dos detectores que se sucederam ao de limalha na técnica da radioelectricidade.

Apesar de alguns navios ingleses e americanos já possuírem, em 1900, instalações radiotelegráficas, pode dizer-se, ter sido nesse ano que, com a entrada ao serviço em Poldhu na Inglaterra da estação High Power Station, precisamente cem anos depois de Volta ter produzido pela primeira vez electricidade dinâmica, começou realmente para a humanidade a era da TSF.

Nos dois anos seguintes e com a assistência de técnicos estrangeiros, tiveram lugar em Portugal as primeiras experiências de TSF: uma, sob os auspícios do Exército, no dia 17-4-901, entre a Trafaria (Raposeira) e o Alto do Duque; e a outra de conta da Marinha, no dia 26-5-902, entre o cruzador *D. Carlos* navegando junto à costa, e a cidadela de Cascais, dirigida pelo tenente Apolino Gomes da Silva Rodrigues. Nenhuma delas porém, teve seguimento ou concretização na prática. De qualquer modo, pertence ao *D. Carlos* o 1.º lugar entre os navios portugueses que utilizaram a TSF. Todavia, porque sem electricidade não há TSF, cabe também referir aqui, ter sido a corveta *Afonso de Albuquerque*, construída em 1884, o primeiro navio que dela dispôs a bordo.

Meses depois das experiências do *D. Carlos*, o tenente Gago Coutinho, voltou a ocupar-se do estudo da TSF com um trabalho que apresentou à Sociedade de Geografia no dia 10 de Novembro de 1902 e no qual desenvolveu largas e judiciosas considerações acerca das possibilidades e do futuro daquele meio de comunicação no campo das radiocomunicações navais.

Fabuloso, sem dúvida, este nosso camarada Gago Coutinho! Além de primeiro no estudo da teoria radioeléctrica em Portugal, foi também o seu primeiro inventor.

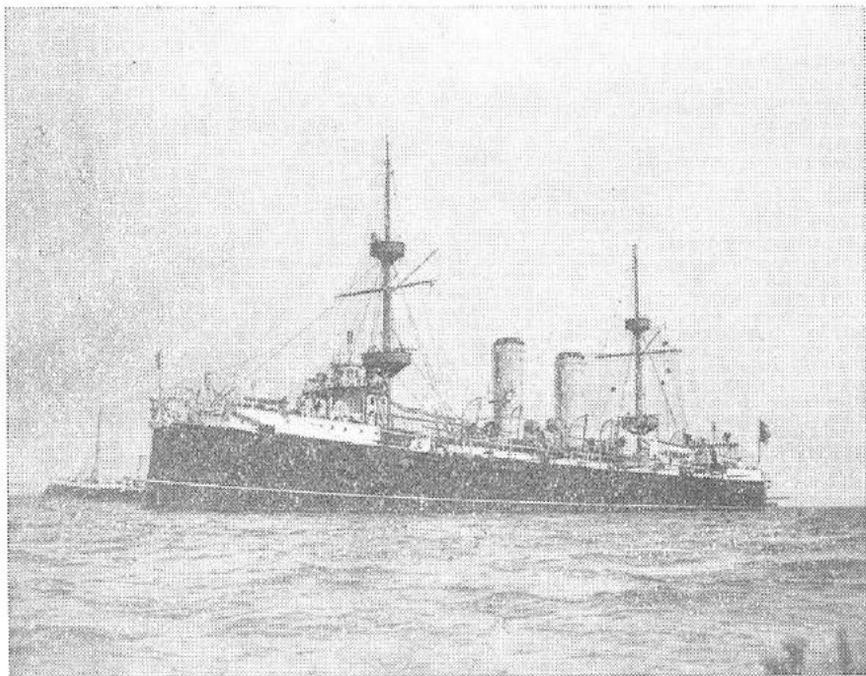
Mas a Armada não desmereceu do incentivo expresso nos estudos e trabalhos do seu ilustre oficial. Logo nesse mesmo ano de 1902, além das experiências já referidas com o cruzador *D. Carlos* criou em Vale de Zebro o Serviço e Escola Prática de Torpedos e Electricidade (SEPTE), organismo precursor directo de todos os actuais estabelecimentos de ensino da

nossa Armada, e que viria a ser o berço da TSF em Portugal. De facto, descendente da Escola e Serviço de Torpedos de Paços D'Arcos inaugurada em 1878 e de que fora seu primeiro Director o capitão-tenente João Maria Esteves de Freitas, o SEPTE, foi o responsável, a partir de 1904, pela instrução dos primeiros radiotelegrafistas e técnicos de TSF que se formaram no nosso País, e nele se deram também os primeiros passos para a implantação da radiotelegrafia nas unidades navais e nos postos em terra.

Foram seu primeiro comandante e seus primeiros instrutores, respectivamente, o capitão-de-mar-e-guerra Miguel Guilherme Sanches Gusman e Nogueira e os tenentes João Júdice de Vasconcelos, Álvaro Augusto Nunes Ribeiro e António Alves Branco Gentil.

Em 1905, no prosseguimento da sua política radiotelegráfica de preparação de pessoal e dos meios necessários ao estabelecimento das radiocomunicações navais, começada com o início dos cursos de TSF no SEPTE, a Armada adquiriu dois equipamentos Ducretet para instrução, que montou, um em Vale de Zebro e o outro na antiga Escola Naval na Rua do Arsenal.

Por fim e na mesma linha de intenções, uma portaria do dia 5 de Fevereiro de 1909, criou uma Comissão presidida pelo capitão-de-mar-e-



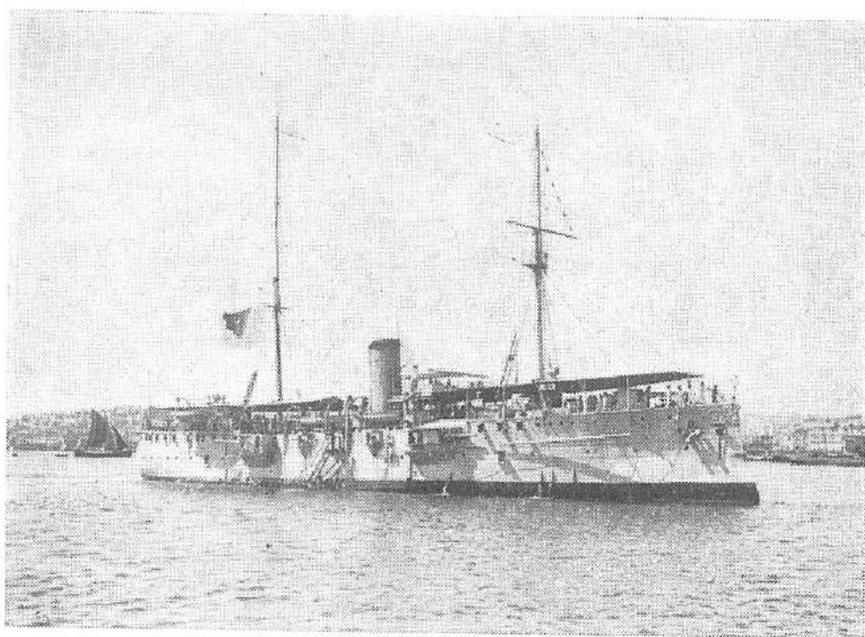
O cruzador *D. Carlos* que foi o primeiro navio português que utilizou a TSF

-guerra António de Almeida Lima e da qual faziam também parte os oficiais, Victor Sepúlveda, Manuel Vicente Bruto da Costa e João Júdice de Vasconcelos que comprou à Marconi alguns equipamentos de quilowatt e meio destinados a serem instalados em terra e nos nossos principais navios: os cruzadores *S. Gabriel*, *D. Carlos*, *S. Rafael*, *Adamastor* e *Vasco da Gama*.

Dos equipamentos adquiridos o primeiro foi montado no SEPTE em Vale de Zebro; e o segundo, no cruzador *S. Gabriel*. Neste navio, os respectivos trabalhos de instalação, foram dados por concluídos no dia 10 de Dezembro de 1909.

No dia seguinte, *11 de Dezembro de 1909*, cerca das 15.30 horas, o *S. Gabriel* largou de Lisboa para uma viagem de circunavegação e poucas horas depois, já ao largo da costa portuguesa e *durante o quarto das 20.00 às 24.00 horas*, estabeleceu comunicações por telegrafia sem fios com o posto de Vale de Zebro.

Em termos operacionais e de serviço as mensagens trocadas naquele dia 11 de Dezembro, entre o *S. Gabriel* e Vale de Zebro, foram as primeiras que na Armada e quiçá em Portugal, utilizaram a via radiotelegráfica.



O cruzador *S. Gabriel* chegando ao Tejo de regresso da sua viagem de circun-navegação no dia 20 de Abril de 1911, durante a qual utilizou, com muito sucesso, a TSF que acabara de montar na véspera da sua largada de Lisboa.

O jornal *O Século* do dia 15 de Dezembro, dava do acontecimento a seguinte versão:

«O posto de telegrafia sem fios montado a bordo do cruzador *S. Gabriel* esteve em comunicação, durante as primeiras horas da viagem do cruzador, com o posto da Escola de Mecânicos, em Vale de Zebro. Foram pois essas as primeiras notícias da longa viagem que o cruzador iniciou. No mar havia muito balanço, seguindo o navio sem novidade. Tendo faltado tempo para efectuarem a sintonização, entre os dois postos, por o posto do cruzador ter sido montado nos últimos dias da estada do navio em Lisboa, os resultados obtidos podem considerar-se muito lisonjeiros.»

O mesmo jornal diz no dia 6 de Junho de 1910, àcerca da chegada do *S. Gabriel* à Bahia:

«durante a viagem praticou-se largamente com os aparelhos de telegrafia sem fios.»

Ainda a propósito da utilização e das possibilidades da aparelhagem radiotelegráfica montada no *S. Gabriel*, desmonstradas durante a viagem, o Comandante do navio, capitão-de-fragata António Aloiso Jervis de Atouguia Ferreira Pinto Basto, escreveu no seu relatório:

«Este aparelho (telegrafia sem fios) tem um alcance garantido de 400 kms. Comunicamos muitas vezes a maiores distâncias, sendo uma delas a 1300 Kms.»

E noutro trecho do mesmo relatório, ao descrever as ligações radiotelegráficas do navio com a cidade de Bombaim, o Comandante Pinto Basto, acrescenta:

«Nunca tendo conseguido falar até então 300 milhas, o facto de poder comunicar a 700 nesta ocasião surpreendeu-nos. Estes alcances anormais têm sempre lugar depois do ocaso do sol, o que leva a supor serem devidos à pequena ionização nocturna da atmosfera.»

De curioso neste trecho, e por isso o apontamos, é o facto do seu conteúdo interpretar correctamente os efeitos da ionização atmosférica, fenómeno que só muito mais tarde viria a ser devidamente considerado

no estudo da propagação das ondas electromagnéticas. (E. D. Appleton em 1923 na sequência dos trabalhos de Heaviside em 1903).

Depois do *S. Gabriel*, outros navios foram sendo apetrechados com aparelhagem radiotelegráfica Marconi: o *D. Carlos* foi o primeiro que se lhe seguiu.

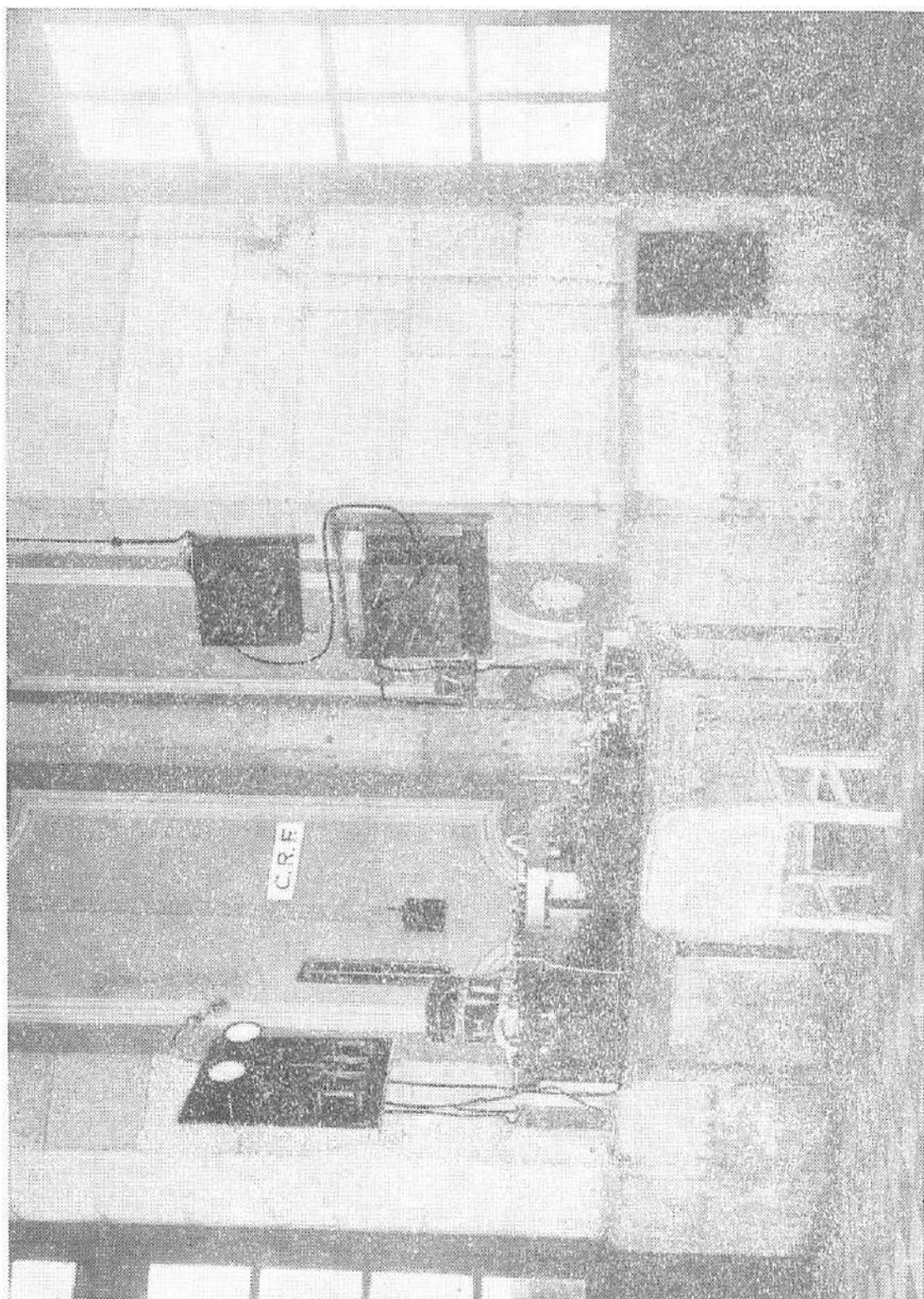
De qualquer modo, com o afastamento do *S. Gabriel* dos alcances radiotelegráficos do posto de Vale de Zebro, o qual, aliás, havia sido instalado apenas para fins de instrução, e dado que não existiam ao tempo, outros navios portugueses equipados de TSF ou outros postos radiotelegráficos abertos ao serviço, as radiocomunicações navais iniciadas no dia 11 de Dezembro, só prosseguiram e se concretizaram em moldes definitivos e regulares, a partir do dia 16 de Fevereiro de 1910, após a entrada ao serviço de um posto de TSF instalado no canto sudoeste da Casa da Balança e que tomou a designação de *Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha*.

O primeiro director desse posto, o então primeiro-tenente António Ladislau Parreira, foi nomeado com a data de 15 de Fevereiro, pela Ordem da Armada n.º 3 de 1910; e a primeira mensagem que consta do seu livro de registo, foi recebida de Vale de Zebro, no dia seguinte pelas 14.30 horas, e dizia:

«Queira fazer o obséquio de me mandar dizer se ahi em Lisboa está a chover.»

Se bem que não possa afirmar-se, ser o assunto tratado nessa mensagem, estritamente de natureza operacional ou de serviço, pode no entanto presumir-se que, para além das mensagens trocadas com o cruzador *S. Gabriel* no dia da sua largada para a viagem de circumnavegação, foi ela que abriu os registos oficiais das radiocomunicações na Armada e deu início aos seus serviços radiotelegráficos normais, em geito de fecho do do seu período de gestação, período este cronologicamente marcado com os estudos e as invenções de Gago Coutinho em 1900, as experiências a bordo do *D. Carlos* e a criação do SEPTÉ em 1902, o início dos cursos de TSF em 1905, a aquisição de equipamentos Ducretet para instrução nesse mesmo ano, e a aquisição, em 1909, de equipamentos Marconi para montagem a bordo e em terra.

Por isso se entende que, as datas de 11 de Dezembro de 1909 e de 16 de Fevereiro de 1910, cujos septuagésimos aniversários se completaram e se completam, respectivamente, em Dezembro do ano passado e no próximo dia 16 deste mês, são complementares e simbolizam, no calendário dos acontecimentos mais significativos ocorridos na Armada durante os últimos



Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha (Canto SW da Casa da Balança). Arranjo fotográfico de uma reconstituição daquele Posto que foi o primeiro que existiu em Portugal

70 anos, o evento das radiocomunicações navais e o dos seus Serviços Radiotelegráficos.

Ao tempo não havia em Portugal qualquer outro serviço radiotelegráfico organizado, nem outro posto de TSF em funcionamento regular, que não fosse o da Casa da Balança (Arsenal da Marinha).

É certo que já em 1907 a Administração dos CTT firmara um contrato com a Amalgamated Radio Telegraph Company para o fornecimento e instalação de alguns equipamentos de TSF do sistema Poulsen e de Forest, nas Ilhas dos Açores; e que, os Serviços Telegráficos Militares, em 1909 e princípios de 1910, levaram a efeitos experiências com postos Telefunken instalados em Paço D'Arcos e na Trafaria. Todavia, porque todos esses postos foram posteriormente desmontados e não passaram da sua fase experimental, cabe ao Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, a legenda histórica de mais antigo antepassado das redes radiotelegráficas do nosso País.

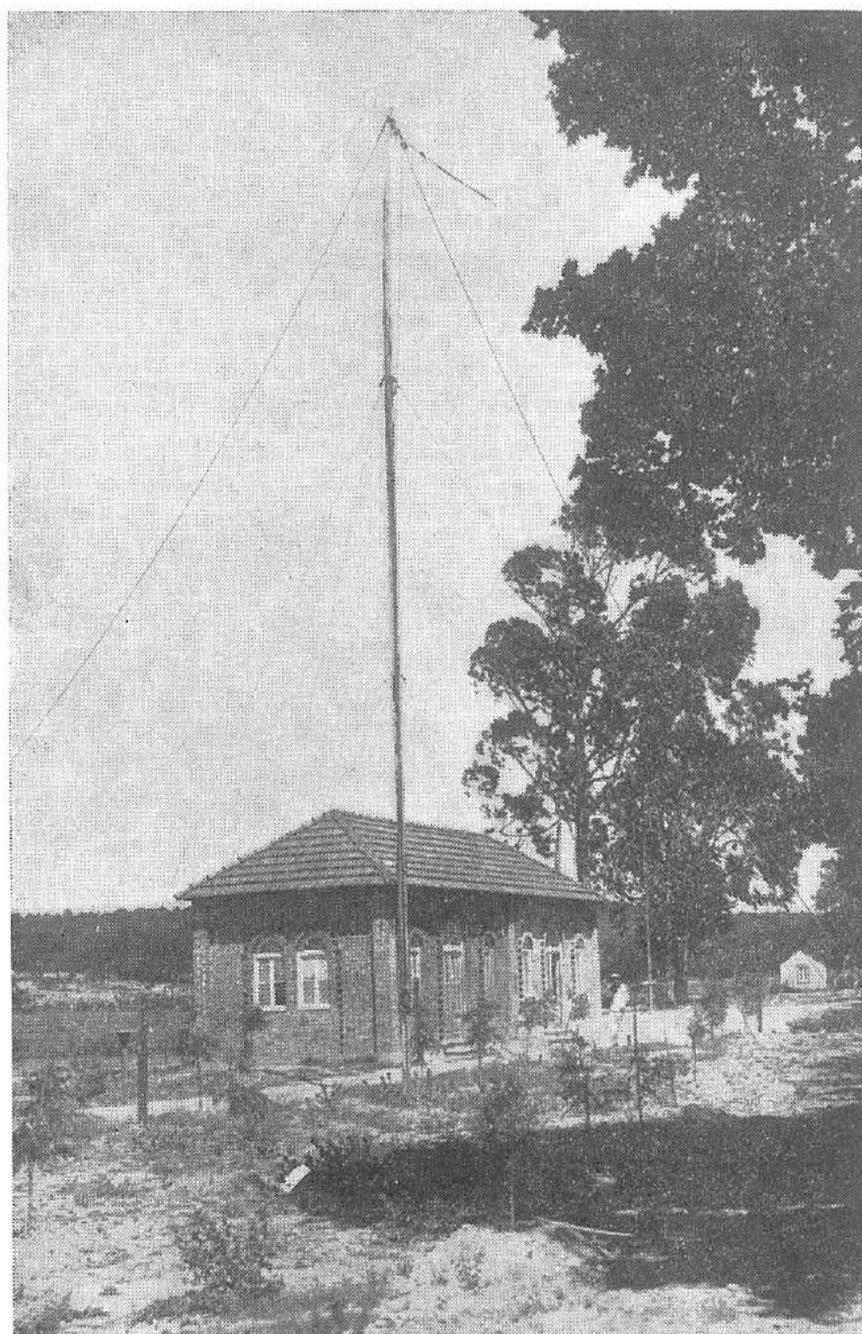
Limitado nos seus primeiros tempos de funcionamento, praticamente à troca de mensagens de instrução com o posto de Vale de Zebro, a Escola Naval e o cruzador *D. Carlos*, e, a pedido da Administração Geral do Porto de Lisboa, às ligações com os navios mercantes estrangeiros que escalavam Lisboa, o Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, foi contudo aberto ao serviço público móvel marítimo em 1913, por não haver ainda nessa altura, no nosso País, outra estação radiotelegráfica, civil ou militar, que se pudesse desempenhar dessa tarefa.

Os CTT, só em 1914, inauguraram no Palácio da Pena em Sintra, o seu primeiro posto radiotelegráfico no Continente; e os Serviços Telegráficos Militares, só em 1918, terminaram a instalação na Ajuda da sua primeira estação radiotelegráfica fixa.

Naturalmente que na Armada, o Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, foi ponto de partida para o crescer de postos e de estações que viriam a tecer as malhas da sua futura rede radiotelegráfica.

Primeiro no Continente, depois nas Ilhas Adjacentes e por fim no Ultramar, a TSF da Armada chegou a todos os cantos e mares do Mundo Português, e atingiu, em 1973, o máximo da sua expansão e cobertura.

Quando em 1920 o Posto da Casa da Balança foi extinto, já estavam em funcionamento, o Posto Radiotelegráfico de Monsanto desde 1916, de que foi seu primeiro Director o Comandante Isaías Augusto Newton, o Posto Radiotelegráfico de Faro desde 1917 de que foi seu primeiro Director o Comandante Sebastião José da Costa e o Posto Radiotelegráfico da Majoria General da Armada, que, entretanto, tinha sido também instalado no 1.º andar do edifício do Ministério da Marinha.

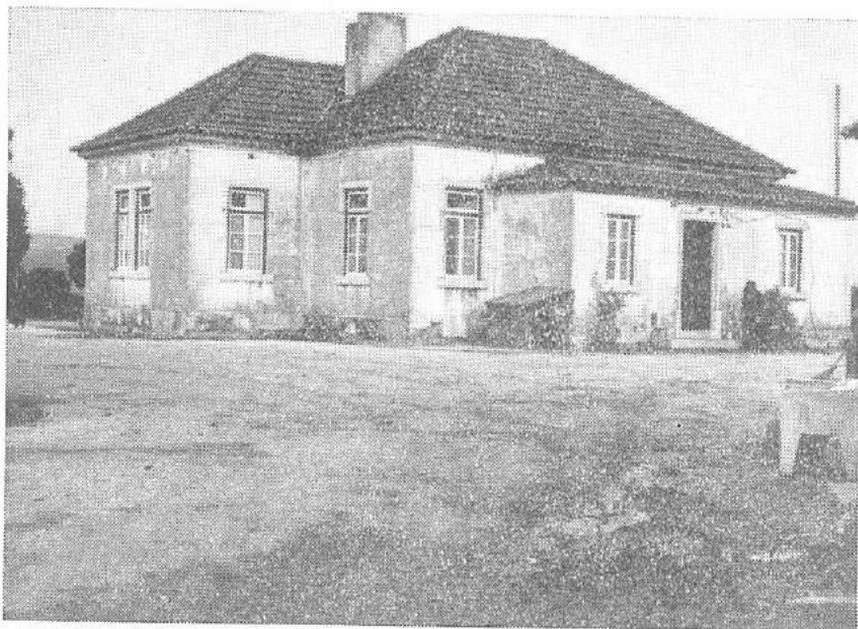


Estação Radiotelegráfica do Vale de Zebro

Ainda nesse período, mais precisamente em 1918, foi montado em Sagres um posto que, todavia, só entrou ao serviço no ano de 1938. O Posto de Sagres foi equipado em 1923 com um radiogoniómetro de cuja utilização não há notícias.

De 1929 a 1932 funcionou também na Ilha Graciosa um posto radio-
naval para suprir as deficiências do cabo submarino que o ligava ao Faial.

Depois de 1920 e até 1940, a rede radiotelegráfica da Armada foi ainda acrescida com o Posto Radioteleográfico do Funchal em 1924, o Posto Radioteleográfico do Porto (Lavadores) em 1925, o Posto Radioteleográfico de Cascais em 1926, a Central Receptora do Gravato em 1928, a Estação Radiotelegráfica da Horta e a Estação Meteorológica da Marinha no Atlântico também no mesmo ano, e a Estação Radiotelegráfica das Lajes em 1938.



Central receptora do Gravato. Inaugurada em 1928 e extinta em 1953

Contudo e sem embargo do imperecível papel desempenhado pelo seu progenitor da Casa da Balança e dos extraordinários serviços prestados pela Central Receptora do Gravato e da Estação Radiotelegráfica da Horta, de que adiante falaremos, pertence ao Posto Radioteleográfico do Monsanto o lugar de maior relevo no historial das radiocomunicações navais portuguesas.

Unidade de grande prestígio e de muitas tradições entre os radiotelegrafistas de todas as Marinhas Portuguesas, o Posto Radiotelegráfico de Monsanto, ocupa ainda hoje na Armada, posição chave na sua rede de comunicações radiotelegráficas, e forma com a Central Receptora de Algés o seu elo mais importante, a E. R. N. «Comandante Nunes Ribeiro».

Durante a Primeira Grande Guerra, dos muitos serviços que prestou à Armada, ao País e à causa Aliada, são de assinalar a emissão em francês de avisos à navegação e a ligação entre a esquadra inglesa em operações no Atlântico a Oeste de Lisboa e o Comando Aliado em Gibraltar. Do mérito com que o posto radiotelegráfico de Monsanto se desempenhou de todas essas tarefas, são testemunho, as elogiosas referências que lhe foram feitas, no fim da guerra, pelas representações militares Aliadas credenciadas em Lisboa.

De particular realce também o facto de ter sido o posto Radiotelegráfico de Monsanto, a via utilizada pelas autoridades Aliadas, para informar Portugal da assinatura do Armistício que, no dia 11 de Novembro de 1918, pôs fim à Guerra Mundial.

A respectiva mensagem que foi recebida nesse dia, no Posto de Monsanto pelo sargento Radiotelegrafista José Evaristo Marçal e transmitida de seguida para a Majoria General da Armada pelo radiotelegrafista Duarte, consta do livro de mensagens da Majoria, e diz:

«De CTV para Chefemar, Legações e Consulados — Recebeu-se o seguinte expedido às 07.00 horas. Armistice à été signé à cinq heure en vigueur à onze heure du matin heure française»

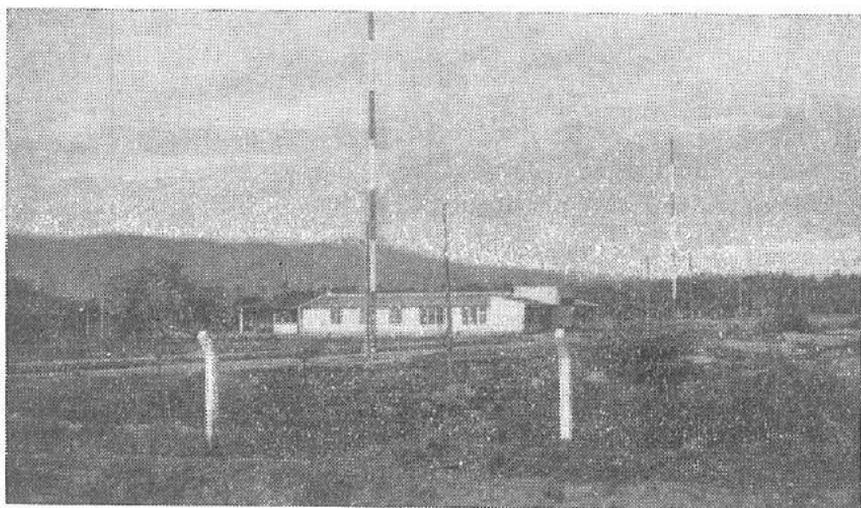
Justo é também de creditar na lista de honra dos serviços prestados, nessa época, pelo pessoal da TSF da Armada, o comportamento heróico do marinheiro Elísio Martins da Nova, que sucumbiu no seu posto e no exercício das suas funções de radiotelegrafista, durante o combate travado, no dia 14 de Outubro de 1918, entre o Caça-Minas *Augusto de Castilho* e um submarino alemão.

Após a guerra, o Posto Radiotelegráfico de Monsanto, continuou, como até então, a desempenhar as principais tarefas das radiocomunicações na Armada e a acumular os serviços de recepção com os de transmissão. Todavia, porque essa acumulação no mesmo local dos dois serviços, não permitia o exercício satisfatório das radiocomunicações, a recepção foi separada da transmissão e transferida, em 1928, para a Central Receptora do Gravato, que entretanto, havia sido inaugurada e entrado em funcionamento, após experiências que vinham sendo levadas a efeito desde 1925.

São dessa época, década dos anos 20, as experiências que comprovaram as extraordinárias possibilidades da onda curta para comunicações a longa distância, utilizando pequenas potências.

Mais uma vez e como de costume, em matéria de TSF, a Armada esteve presente, desde logo, no aproveitamento dessa nova conquista das técnicas radioeléctricas, designadamente com a instalação de equipamentos de onda curta a bordo dos seus navios e nas suas estações em terra de Monsanto e do Gravato.

No extremo-oriente, em 1927, quando a onda curta era ainda, para muitos, pouco mais que uma curiosidade, o então primeiro-tenente Gabriel António Prior, adaptou a onda curta, o equipamento Cabinet do seu navio, o *Adamastor*, alteração logo de seguida perfilhada pelos navios *Pero Alenquer*, *República* e *Pátria* que, na altura, se encontravam também na China.



Estação Radionaval de Dili

Entusiasmado com as possibilidades que lhe eram oferecidas pela onda curta, o tenente Gabriel Prior, entrou em ligação com vários amadores espalhados pelo Mundo — os radioamadores foram sempre os principais desbravadores do incógnito electromagnético — actividade experimental e de prospecção com que grangeou para ele e para o *Adamastor* notoriedade internacional.

A revista americana *QST*, a mais importante publicação de assuntos de TSF da época, citou com muito relevo, as experiências do tenente

Gabriel Prior; e o padre Guerpy director do Observatório Kaniei, manifestou também o muito interesse, que elas lhe mereciam para os estudos sobre atmosféricos que tinha em curso, e que serviram de base ao desenvolvimento e formulação da teoria de previsão de tufões no Mar da China. O Padre Guerpy foi mesmo a bordo do *Adamastor* observar os equipamentos adaptados pelo tenente Gabriel Prior com vista à construção de outros semelhantes.

Mas de tudo o que aconteceu de mais curioso em redor da onda curta dos nossos navios em comissão no extremo-orienté, foi o caso do *Adamastor*, o navio do tenente Gabriel Prior, ter servido de ponte radiotelegráfica, entre o cruzador italiano *Libia*, surto no porto de Xangai e que não tinha ainda onda curta, e o Almirantado Italiano em Roma. Para o efeito, o *Adamastor*, estabeleceu ligação com o irmão de um official do *Libia*, à data radioamador em Roma, que se encarregou do encaminhamento das mensagens com aquele Almirantado.

Sem dúvida curioso mas também lisonjeiro para a Armada Portuguesa, isto de os seus navios se terem antecipado, no uso da onda curta, aos da Pátria de Marconi, pelo menos no Extremo-Oriente.

Ainda no âmbito da onda curta se distinguiu também o então tenente Jorge Maia Ramos Pereira, o qual, construiu em 1928, um posto emissor-receptor de ondas curtas e com ele deu início, nesse mesmo ano e a título experimental e de estudo, a comunicações com amadores de todo o Mundo e vários navios de guerra, entre os quais o *Quanza* estacionado em Angola e a *Sagres*, o *Gil Eanes* e o *Pero Alenquer*, navegando no Atlântico, contribuindo muitas vezes para que fossem possíveis as ligações entre os navios e a Administração Central da Marinha.

São também desse tempo, as primeiras tentativas de aproveitamento da onda curta para o estabelecimento de ligações directas regulares com o Ultramar Português, designadamente com Macau.

Essas tentativas, que duraram cerca de um ano, e nas quais, se empenharam as estações radiotelegráficas da Armada e da Marconi, atingiram o seu objectivo, no dia 19 de Março, data a partir da qual e antes de qualquer outra estação, o conjunto Monsanto-Gravato pôde dar início a comunicações regulares com aquele nosso território do Extremo-Oriente. De salientar contudo que, para o êxito alcançado, muito contribuíram o official dos correios José Chaves e o ex-telegrafista da Armada, Estrela, ao tempo técnicos de excepcional merecimento da Estação dos Correios de Macau.

Talvez motivado pelo conhecimento dos referidos sucessos da nossa TSF e naturalmente também, por saber de significativa e amistosa colabo-

ração que a Armada vinha prestando à Companhia Portuguesa Radio Marconi, para o arranque da qual, os Serviços Radiotelegráficos da Armada, haviam contribuído com alguns dos seus melhores técnicos e com dois dos seus principais dirigentes, os capitães-de-fragata Eduardo Maria Soares e João Júdice de Vasconcelos, MARCONI, o homem grande da TSF no Mundo, na sequência da visita que fez, no dia 26 de Setembro de 1929, à Central Receptora do Gravato, enviou de bordo do seu célebre iate *Electra*, dirigida ao seu director, o Comandante Álvaro Nunes Ribeiro, uma lisonjeira mensagem que foi traduzida e inscrita numa placa de bronze, actualmente colocada na Central Receptora de Algés, e que diz:

«Muito satisfeito de o ter visto outra vez. As melhores felicitações pelo excelente funcionamento da Radiotelegrafia em Portugal»

MARCONI

Gravato, 26 de Setembro de 1929

De realçar que Marconi, com tão significativa saudação, homenageou não só o Comandante Nunes Ribeiro, principal obreiro de tudo quanto se fez na Armada em matéria de TSF, desde 1918 até ao seu falecimento em 1933, como também os seus Serviços Radiotelegráficos, os quais, implicitamente reconheceu, na sua mensagem, como dignos representantes das radiocomunicações em Portugal.

Mas Marconi não desperdiçou o estímulo das suas palavras. De facto, a TSF da Armada, continuou a cumprir com mérito e dedicação, como até aí, todas as tarefas que lhe foram sendo atribuídas, quer no campo específico das suas obrigações navais, quer quando em ocasiões de emergência, foi solicitada a superar dificuldades nas radiocomunicações de outros departamentos de Estado.

E quando, depois da travessia do Atlântico Sul por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922, da Travessia do Atlântico Norte, em 1927, pelo norte-americano Lindberg, e da abertura das linhas regulares com os dirigíveis «Hindenburg» e «Graf Zeppelin», aliás, poucos anos mais tarde suspensas em razão de desastres ocorridos posteriormente com outros dirigíveis e pelo próprio «Hindenburg», a aviação comercial ensaiava os seus primeiros saltos inter-continentais, com vista ao estabelecimento de carreiras regulares, foram os serviços Radiotelegráficos da Armada que permitiram a sua viabilização, tomando a seu cargo a solução dos problemas inerentes das radiocomunicações, das previsões meteorológicas e das rádio-ajudas.

Para tanto e também por razões de natureza militar e de segurança da navegação marítima, a Armada construiu e inaugurou na Horta, em 1928, como já dissemos, a Estação Radionaval da Horta e a Estação Meteorológica da Marinha do Atlântico, unidades interdependentes, que abriram caminho a uma vasta organização de apoio à navegação aérea no Atlântico. Foi seu primeiro Director o então tenente Alfredo Luiz Soares de Melo.

Com o mesmo objectivo de apoio à navegação aérea e marítima, foi construída e aberta ao serviço, em 1938, na Ilha das Flores, a Estação Radionaval das Lajes e um radiofarol, e no mesmo ano na Horta, instalados dois radiogoniómetros, um de onda curta e outro de onda média.

Mais tarde, no Montijo e na Apúlia, respectivamente em 1940 e em 1950, foram também montados radiogoniómetros idênticos, com os quais se completou o triângulo radiogoniométrico Horta-Montijo-Apúlia.

Os serviços prestados pelas Estações da Horta, ficaram assinalados na história da meteorologia, quando, no dia 19 de Setembro de 1929, o general Delcambre, leu na «Conferência dos Directores», reunidos em Copenhague, um telegrama contendo as observações meteorológicas emitidas na véspera pela Estação Radionaval da Horta. De justiça lembrar também, nesse período de arranque das carreiras aéreas transatlânticas, terem sido as Estações Radionavais, incluindo os seus radiogoniómetros, os seus radio-faróis e o seu serviço de meteorologia da Horta, que fizeram a assistência à esquadra aérea de Italo Balbo, na viagem América-Açores-Lisboa, e às viagens experimentais de Pan American Airways, da Imperial Airways, da Air France e da Luftansa. Vem a propósito recordar ainda que operadas por pessoal radiotelegrafista da nossa Armada, trabalharam no decénio de 1930-1940 duas estações da Pan American Airways, uma em Cabo Ruivo e outra na Horta.

E, não obstante o Serviço Meteorológico Nacional, criado em 1946, ter substituído o seu congénere da Marinha na elaboração das ajudas meteorológicas à navegação marítima e aérea Atlântica, continua a pertencer ainda hoje aos Serviços Radiotelegráficos da Armada, uma das mais importantes tarefas do ciclo meteorológico, a das radiocomunicações. Para o efeito, a Armada manteve no Aeroporto da Portela, até 1978, um posto da recepção de ligação ao Serviço Meteorológico Nacional.

Actualmente, a ligação é feita directamente pelo Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica com o Centro de Comunicações da Armada e com a E. R. N. «Comandante Nunes Ribeiro».

Mas não só as suas atribuições próprias e a segurança dos navios

e dos aviões, mereceram e merecem dos Serviços Radiotelegráficos da Armada, a ajuda certa na altura certa.

Já em 1924, a quando da greve dos Correios e Telégrafos e durante dois meses, os circuitos de radiocomunicações navais asseguraram as ligações entre os portos, com os navios e com o estrangeiro. E, apesar do contrato realizado, em 1922, entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa Radio Marconi, que concessionara a esta Companhia, essas tarefas, a Armada, continuou até 1933, a fazer o serviço móvel marítimo público, e até 1941, a manter as comunicações oficiais com os governos das nossas Províncias Ultramarinas. De qualquer modo, mesmo depois de transferidas aquelas tarefas para a Marconi, os Serviços Radiotelegráficos da Armada, continuaram e continuam a servir de via de recurso para as radiocomunicações do nosso País, em todas as situações de emergência.

Assim foi que, logo no decurso da última Conflagração Mundial, as radiocomunicações da Armada, tiveram a seu cargo por longos períodos, o escoamento de todo o tráfego oficial, incluindo o militar, entre a Metrópole, o Estado da Índia e as províncias de Macau e de Timor, para o que utilizaram, como até 1941 o tinham feito, os terminais dos CTT daqueles territórios e os navios de guerra lá estacionados.

No mesmo período e na sequência das exigências da guerra, a rede radiotelegráfica da Armada ampliou e completou a sua cobertura nas Ilhas Adjacentes e inaugurou nos Açores as estações radionavais de Ponta Delgada, de Vila do Porto e de Angra do Heroísmo, as quais, em conjunto com as já existentes na Horta e nas Lajes, desempenharam tarefa particularmente valiosa, no encaminhamento de todo o tráfego militar e no apoio às operações de busca e salvamento de navios, aviões e naufragos.

Finda a Guerra e um período que se lhe seguiu de importantes realizações nas infra-estruturas dos Serviços Radiotelegráficos da Armada, entre as quais, a inauguração em 1950, da Estação Radiogoniométrica Aeronaval da Apúlia, de que foi seu primeiro Director o Contra Almirante António Rocha Calhorda, agora denominada de Estação Radionaval «Almirante Ramos Pereira» em homenagem ao seu patrono, oficial a quem a TSF na Armada deve muito do seu prestígio e das suas obras, e a substituição, em 1953, da Central Receptora do Gravato pela Central Receptora de Algés, a qual, com a Central Transmissora de Monsanto, passou a constituir a actual Estação Radionaval «Comandante Nunes Ribeiro», de que foi seu primeiro Director o Comandante Manuel Lopes de Mendonça, as radiocomunicações navais, orientaram os seus esforços, na melhoria da sua rede no Ultramar Português, com vista à sua cobertura radiotelegráfica territorial e marítima e às suas ligações com a Metrópole.

O primeiro passo nesse sentido, havia sido dado, como dissemos atrás, em 1929, quando a Central Receptora do Gravato dera início a comunicações regulares com Macau.

Infelizmente porém, os recursos radiotelegráficos da época, eram muitos limitados e não permitiam progressos rápidos nas ligações a grandes distâncias.

Apesar disso, e não obstante das dificuldades daí resultantes, os Serviços Radiotelegráficos da Armada, conseguiram, logo em 1935, levar a cabo a ligação com todo o Ultramar Português.

A Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, organismo que desde a sua criação em 1924, e durante mais de cinquenta anos, foi o responsável por tudo o que se fez em matéria de TSF na Armada, documentou esse histórico acontecimento das radiocomunicações navais, dirigindo ao Comando Geral da Armada, no dia 26 de Fevereiro, daquele ano de 1935, a nota que a seguir se transcreve:

«Para os fins que esse Exmo. Comandante houver por conveniente, se comunica que em 25 do corrente, às 23.00 horas, foram inauguradas as comunicações radiotelegráficas entre o Posto Radiotelegráfico de Monsanto e a Estação de Nova-Goa, ficando assim ligado todo o Ultramar Português com a Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações.»

Todavia, porque essas comunicações eram feitas, como já referimos, utilizando os terminais dos CTT daqueles territórios e os navios de guerra lá estacionados, a sua manutenção regular não era tarefa fácil, e só foi possível, graças à tradicional boa vontade e competência do pessoal radiotelegrafista.

Por isso, a implantação de infra-estruturas radionavais próprias no Ultramar, era medida que se impunha e à qual a Armada foi dando resposta, de acordo com as suas prioridades operacionais e os recursos logísticos de que dispunha.

No ano de 1954, a Armada instalou um posto Radionaval em anexo aos CTT de Goa, que ali funcionou e prestou inestimáveis serviços às radiocomunicações militares, até à sua invasão pelos indianos, no dia 18 de Dezembro de 1961. Também, naquela mesma década dos anos cinquenta, foram inaugurados e entraram ao serviço, postos radionavais nas Capitánias de Lourenço Marques e de Luanda.



Estação Radionaval de Lourenço Marques. Central receptora

Mas foi só a partir de 1961, ano da eclosão da guerra no Ultramar, que a Armada pôde orientar efectivamente os seus recursos administrativos, técnicos e financeiros, com vista ao estabelecimento nas Províncias Ultramarinas de uma rede de telecomunicações verdadeiramente eficiente.



Estação Radionaval de Luanda. Central receptora

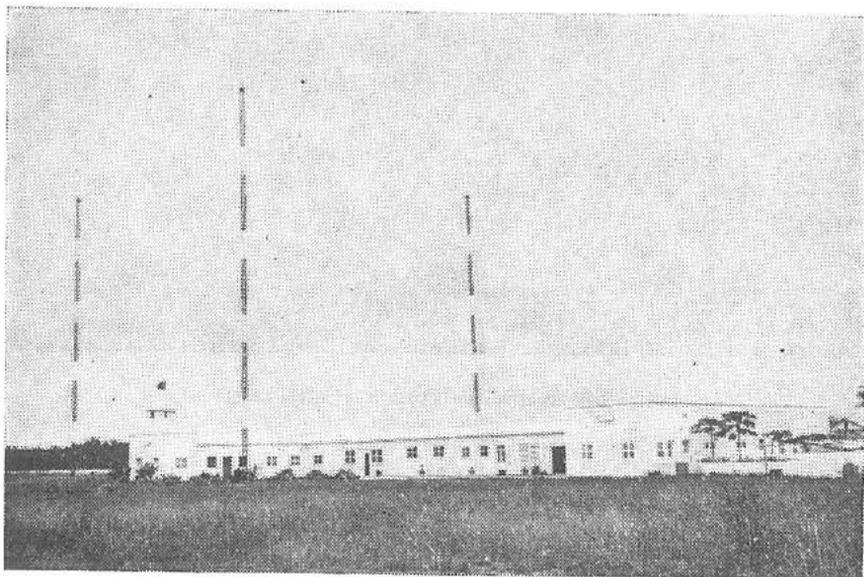
E, sem deixarem de cuidar também ao mesmo tempo da actualização e do ajustamento das redes de radiocomunicações e de radioajudas do Continente e das Ilhas Adjacentes às novas exigências estratégicas, a Armada e os seus Serviços Radiotelegráficos, atingiram a meta dos seus objectivos, em 1973, com o fecho da cobertura radiotelegráfico naval de todo o Mundo Português, incluindo as suas zonas territoriais, lacustres fluviais e marítimas, e a interligação por teleimpressora e por telefone de todos os Comandos Navais.

Do que representou esse extraordinário empreendimento em volume de infra-estruturas, para a concecussão do qual muito contribuíram os Comandantes Alfredo de Oliveira Baptista e Horácio Manuel Cardoso Dias, basta dizer que, durante apenas doze anos, mais precisamente, de 1961 a 1973, foram construídas e postas ao serviço no Ultramar, 14 estações radionavais e 55 postos radionavais, os quais, com as 13 estações radionavais e os 40 postos radionavais que nessa altura existiam no Continente e nas Ilhas Adjacentes, perfaziam um total de 27 estações radionavais e de

95 postos radionavais, tudo obedecendo, instalações e aparelhagem, aos requisitos mais modernos.

Estações radionavais como a de S. Vicente de Cabo Verde, a de Guiné-Bissau, a de Luanda, a de Sazaire, a de Lourenço Marques, a da Beira, a de Porto Amélia, a de Metangula e a de Dili, são, entre outras estruturas radiotelegráficas, herança muito valiosa de que bem podem orgulhar-se os países de expressão portuguesa.

Terminada a guerra no Ultramar e consumada a descolonização, naturalmente que se seguiu um período de encurtamento das redes radiotelegráficas e do seu ajustamento às novas realidades do País e às novas técnicas radioelétricas.



Estação Radionaval de Sazaire

E assim foi que, em percurso de permanente desenvolvimento radiotelegráfico, começado há 70 anos na velhinha Casa da Balança, se chegou à época das teleimpressoras, dos circuitos hertzianos, das comunicações por satélites e do nosso sofisticado e automatizado Centro de Comunicações da Armada.

Menos território agora, é certo, mas o mar, alargando os limites da maior parte das suas fronteiras, continua a ser componente fundamental na economia e na sobrevivência do nosso País. Por isso, uma Armada operacionalmente ajustada para proteger os seus interesses económicos

e logísticos no mar e para colaborar na sua defesa e na do Ocidente, tal como parecem apontar as linhas mestras da política militar vigente, se entende imprescindível.

Consequentemente, radiocomunicações navais eficientes são também indispensáveis, pois sem elas, não há, nem navios, nem forças navais minimamente operativas. Felizmente neste contexto, a avaliar pelos antecedentes e provas dadas, a Armada não vai ter, com certeza, problemas, que não resolva.

Ainda recentemente, o sistema automático do Centro de Comunicações da Armada, foi seleccionado para ponto fulcral do sistema de comunicações do Estado-Maior-General das Forças Armadas, prova de quanto continuam a ser considerados e reconhecidos os méritos dos Serviços Radiotelegráficos da Armada. Assim é agora e assim foi sempre a TSF da Armada:

Pioneira das radiocomunicações e escola dos seus primeiros técnicos e operadores;

Primeira nas iniciativas e empreendimentos que levaram ao desenvolvimento das radiocomunicações em Portugal e à ligação entre si de todas as parcelas do seu território;

Responsável pelo serviço público móvel marítimo até 1933, e pelas radiocomunicações militares e oficiais com o Ultramar, até 1941;

Sempre pronta e eficiente na manutenção das comunicações, em todos os períodos de emergência nacional, noneadamente durante as duas últimas Guerras Mundiais e a Guerra no Ultramar;

Precursora na utilização da onda curta nas comunicações a grandes distâncias;

Responsável pelas ajudas meteorológicas e pelas radioajudas que permitiram o desenvolvimento da navegação aérea transatlântico e deram ao País prestígio internacional;

E vigilante e sempre atenta e dedicada no auxílio e assistência aos navios, aviões e vidas humanas no mar.

Certo portanto o privilégio da TSF poder figurar entre os melhores serviços prestados pela Armada ao nosso País e, em nosso entender, também justo o relevo que a Academia de Marinha lhe quiz proporcionar, com a realização desta sessão comemorativa do seu evento de há 70 anos, à qual, o Sr. Almirante CEMA, com a sua presença, se dignou dar particular significado.

E para terminar, permitimo-nos ainda uma sugestão que se pensa enquadrar no espírito e na letra desta comunicação: a de que passe a designar-se por Dia das Comunicações da Armada, uma das datas de 16 de Fevereiro, de 26 de Maio, ou de 11 de Dezembro, de preferência esta última, não só porque o dia 11 de Dezembro assinala maior feito das Comunicações Navais, como também porque, por feliz coincidência, o navio nele interviniente teve o mesmo patrono que o das Telecomunicações, o Arcanjo *S. Gabriel*.

ACADEMIA DE MARINHA

A NOVA ORDEM
DOS OCEANOS

POR

E. H. SERRA BRANDÃO

LISBOA — 1985

A nova ordem dos oceanos

Comunicação apresentada pelo Comandante E. H. SERRA BRANDÃO na Academia de Marinha, em 19 de Março de 1980.

O mar é o campo de batalha do próximo século: batalha política, batalha tecnológica, batalha jurídica e, até, batalha militar.

A grande massa dos oceanos, importante factor ecológico da vida, laço de união entre os povos e fonte de vastos recursos em alimentos e matérias-primas, tem merecido o mais vivo interesse e despertado a maior cobiça às grandes potências militares e industriais, o que se revela não só na luta desenvolvida nas chancelarias e nos arcópagos internacionais para a sua repartição, mas também, e mais concretamente, nos movimentos políticos e militares em direcção ao mar.

Toda a luta se desenvolve praticamente em três frentes, embora sob diversas formas e com diferentes objectivos:

- a defesa das actividades de pesca e das reservas dos recursos vivos;
- o acesso às riquezas naturais do fundo dos mares e do respectivo subsolo;
- a utilização dos espaços marítimos para fins militares ou, eufemisticamente, a defesa da liberdade de navegação e sobrevoos.

É evidente a dificuldade em obter um compromisso entre os interesses dos países com litoral e dos que não têm acesso ao mar, dos países industrializados e dos subdesenvolvidos, das grandes potências aeronavais e dos países sem meios militares, dos estados que pescam nas suas costas e dos que praticam a pesca longínqua, dos países consumidores e dos países produtores de matérias-primas, dos que querem explorar os oceanos no

seu interesse próprio e dos que, impossibilitados de o fazer, exigem que sejam explorados no interesse comum da Humanidade.

Em consequência, o Homem, na ânsia de satisfação das suas necessidades, levará o Mundo a enfrentar muito em breve importantes decisões relativas ao uso dos Oceanos, durante as próximas décadas, que influenciarão profundamente o direito internacional em geral e o direito marítimo em particular.

Efectivamente, o direito marítimo não satisfaz as necessidades da tecnologia moderna, nem os verdadeiros interesses da comunidade. Como disse o Presidente Nixon, em 1970, «no caso de este não ser modernizado por acordo multilateral tornam-se inevitáveis as acções unilaterais bem como os conflitos internacionais».

Em muitos casos, os estados vizinhos com problemas de delimitação das suas zonas chegarão a acordo, através de negociações, e, se assim não suceder, terão de remeter os seus litígios para um jurisdição internacional ou árbitros designados para o efeito. Mas não fica excluído o recurso às armas, de que se servirão alguns estados para resolver os seus diferendos, tudo dependendo do contexto geral das relações entre os estados litigantes e do maior ou menor atractivo económico das zonas contestadas.

Nos últimos anos surgiram já conflitos sobre fronteiras oceânicas. Alguns foram resolvidos pelo Tribunal Internacional de Justiça, como o caso, em 1969, que opôs a Alemanha Ocidental, os Países Baixos e a Dinamarca na delimitação das respectivas plataformas continentais no Mar do Norte. Outros foram solucionados por árbitros internacionais «ad hoc» — caso do diferendo franco-britânico, em 1977, relativo à delimitação da plataforma continental na Mancha e no Oceano Atlântico.

Mas muitos outros conflitos, por se enquadrarem em contextos políticos menos favoráveis, continuam em aberto no mundo inteiro. Estes conflitos de fronteira, regra geral, põem em confronto estados cujas costas estão em frente umas das outras, ou são o prolongamento umas das outras. Serão tanto mais difíceis de resolver quanto é certo que não existe, tendo em conta a importância dos valores em jogo, uma regra universal de delimitação.

O método da linha mediana, que consiste em traçar, entre as costas dos dois estados vizinhos, uma linha cujos pontos são equidistantes dos pontos mais próximos das costas dos dois estados, tem esbarrado com a oposição de numerosos estados, que consideram que a aplicação automática deste método na delimitação das suas zonas os prejudicaria e que advogam como única regra universal, em matéria de delimitação de espaços marítimos, a da obtenção de resultados equitativos, isto é, a regra da equidade.

A actual situação é preocupante para o futuro das relações internacionais, parecendo particularmente inquietantes os seguintes aspectos:

- Em 1.º lugar, o traçado das fronteiras marítimas: a delimitação de zonas económicas de 200 milhas entre estados vizinhos não parece tarefa fácil e é susceptível de gerar conflitos que, nalguns casos, podem tomar proporções perigosas para a paz de uma região ou mesmo do mundo.
- Em 2.º lugar, corre-se o risco, nas relações entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos, de se acentuar ainda mais o fosso que entre si existe: a continuação da prática da partilha dos oceanos apenas aproveitará, de facto, aos que, sendo já tecnológica e financeiramente ricos, estarão em condições de explorar as suas zonas exclusivas.

Impõe-se pois uma nova ordem jurídica dos oceanos, que deverá basear-se em assunções que reflectam, tão de perto e tão claramente quanto possível, as seguintes realidades presentes:

- 1) O Homem através das mais diversas actividades, na terra, no mar e no ar, pode causar irreparável contaminação do meio marinho que é essencial à vida sobre a terra;
- 2) Os recursos vivos do Oceano são vastos, mas podem ser dizimados;
- 3) Os recursos minerais do Oceano são imensos, virtualmente inesgotáveis e começam a estar ao alcance do Homem;
- 4) Pelo facto de os espaços marítimos começarem a ser intensiva e extensivamente explorados em todas as suas dimensões, poderão surgir inevitáveis fontes de conflito e novas formas de injustiça social.

A consideração destas realidades leva a que os conceitos tradicionais de liberdade de acesso e de exploração do mar tenham deixado de servir as necessidades actuais da comunidade internacional.

Consequentemente, a lei tradicional está a ser modificada em termos de: (a) facilitar a investigação científica, a descoberta de novos recursos e os meios de os explorar; (b) satisfazer as necessidades das populações explosivas e esfomeadas e (c) permitir a conservação e o aumento dos recursos biológicos. Tudo isto sem comprometer a já mencionada liberdade de navegação e sobrevoos.

Verifica-se uma insatisfação geral relativamente ao chamado direito internacional clássico e é com grande simpatia que a maioria dos estados e dos internacionalistas aguarda regras novas sobre combate à poluição, investigação científica, delimitação dos espaços, exploração dos recursos naturais, repartição dos seus benefícios e resolução pacífica dos diferendos.

Começou, no fim dos anos 40, a exploração dos hidrocarbonetos submarinhos nos Estados Unidos. Traduzindo-se o desenvolvimento da produção industrial do mundo evoluído por necessidades crescentes de energia e matérias-primas, e sendo os recursos terrestres objecto de uma sangria cada vez mais intensa, começava, de facto, a tornar-se premente a necessidade de encontrar, algures, novas fontes de abastecimento. Não é, pois, por acaso que 1947 foi o ano em que, pela primeira vez, os Estados Unidos não foram exportadores de petróleo.

O mundo industrializado, representado então pelo Estados Unidos, voltou-se abertamente para os oceanos na busca de novos recursos energéticos.

A exploração do fundo do mar levanta ainda, contudo, sérias dificuldades técnicas. Hoje em dia consegue-se explorar à profundidade de 150 a 200 m, graças a plataformas fixas colocadas nos fundos. Mas estes métodos não são transponíveis para o fundo do mar e, por isso, a alteração às técnicas de produção, indispensáveis à exploração dos hidrocarbonetos existentes em profundidades superiores a 200 m, está já em vias de preparação.

Recorre-se, cada vez mais, aos «robots» (americanos, ingleses, franceses) que, equipados com sonares, câmaras, braços telemanipuláveis, podem manejar diversos instrumentos, vigiar um oleoduto, colaborar na salvação de um submarino em dificuldade, abrir ou fechar a válvula dum poço.

A exploração de petróleo submarino é consideravelmente mais onerosa do que a das jazidas terrestres, mas nem as companhias petrolíferas, nem os estados, se deixarão influenciar por este argumento económico a ponto de limitar a sua exploração submarina, porque, às já citadas razões relacionadas com a exaustão dos recursos terrestres, vêm juntar-se outras não menos ponderosas:

Em 1.º lugar, a produção de petróleo «off-shore» fica menos dispendiosa do que a proveniente de recursos alternativos, como os xistos betuminosos, cuja tecnologia continua muito duvidosa;

Em 2.º lugar, a exploração de petróleo submarino, ao largo das costas do país consumidor, permite a este economizar uma parte do custo do transporte;

Em 3.º lugar, os aumentos consecutivos do preço do petróleo terrestre são de molde a tornar rentável a exploração «off-shore».

Quase simultaneamente, no decurso deste período de intensas actividades petrolíferas, são redescobertos os nódulos polimetálicos — as minas do Capitão Nemo, de que falava Júlio Verne.

A partir de 1957, as grandes companhias mineiras americanas interessaram-se por estas concreções metálicas que, desde a sua descoberta em 1873 pelo navio oceanográfico britânico *Challenger*, permaneceram apenas como curiosidade científica, visto a profundidade a que se encontravam tornar impossível a sua exploração.

O cobre, o níquel, o cobalto e o manganês nelas existentes rapidamente despertam as atenções do mundo industrial, reforçado esse interesse pelo fenómeno da descolonização que vinha modificar, em larga medida, as condições de aprovisionamento.

Compreende-se, assim, que os países industrializados tenham começado a apetrechar-se para explorar as riquezas minerais do fundo dos mares e tenha surgido uma nova economia dos oceanos, agora convertidos em reservatórios e zonas de exploração dos recursos mais diversos.

Não está ao nosso alcance, presentemente, explorar todos esses recursos, mas, tendo em conta os rápidos progressos das técnicas de exploração petrolífera «off-shore», admitimos que o possamos fazer dentro de escassos anos.

É difícil, por exemplo, proceder a uma avaliação económica global dos nódulos polimetálicos, até por ser deficiente o conhecimento das suas reservas. Para poder avaliá-las seria necessário conhecer a superfície exacta dos fundos marítimos que contêm nódulos, a densidade da sua repartição e o seu teor em metal, quando, na verdade, só foram explorados menos de 3 % dos fundos marítimos passíveis de conter nódulos.

É um facto que, graças à ecosondagem, aos raios Laser, aos métodos informáticos, à holografia e, ainda, às máquinas de observação submarinas, em constante desenvolvimento, se tornou possível desvendar progressivamente a obscuridade dos grandes fundos marinhos.

Os batiscafos, capazes de atingir profundidades extremas dos abismos, mas de manobra difícil, são cada vez mais suplantados por máquinas ligeiras, de rápida deslocação, fáceis de manobrar e com apenas 2 tripulantes.

Paralelamente a estas máquinas, estão prestes a entrar em funcionamento torpedos telecomandados, capazes de descer até 6000 m de profundidade, de fazer um percurso pré-definido e de registar numerosos dados, de fotografar os fundos marinhos e, nomeadamente, de avaliar o seu micro-relevo.

O futuro será evidentemente dominado por uma exploração crescente dos recursos oceânicos. Mas a exploração destas riquezas só em parte servirá de paliativo ao esgotamento dos recursos terrestres e, segundo tudo leva a crer, os domínios em que se centrará mais significativamente a exploração dos recursos oceânicos, nos próximos 20 anos, continuarão a ser a pesca, o petróleo e os nódulos polimetálicos.

Foi em 1945 que os Estados Unidos iniciaram o movimento da apropriação dos espaços marítimos e, pela já célebre declaração do Presidente Truman, estenderam a sua jurisdição à plataforma continental americana, isto é, a uma enorme parte dos fundos situados ao largo das suas costas.

A exploração de petróleo submarinho ao largo dos Estados Unidos não podia contentar-se com um regime de liberdade, que, neste caso, seria sinónimo de anarquia. Assim, o Presidente Truman reservou aos Estados Unidos o direito exclusivo de explorar e comercializar os recursos da plataforma continental ao largo das costas americanas e a sua proclamação agiu como um detonador: entre 1945 e 1950, foram feitas 30 reivindicações unilaterais sobre a plataforma continental.

Entre 1951 e 1958, 28 outros estados aumentaram unilateralmente a sua jurisdição marítima; 17 reivindicaram a plataforma continental ao largo das suas costas; outros limitaram-se a reivindicar mares territoriais superiores a 3 milhas.

A partir de 1967, enquanto na ONU se propunha a reserva da exploração de recursos dos oceanos para benefício geral da Humanidade e a comunidade internacional se entregava à definição do regime dos fundos dos mares, o movimento de apropriação pelos estados das águas e dos fundos ao largo das suas costas acelerou-se e ampliou-se. Mais de 35 % da superfície dos oceanos está já hoje sob a jurisdição nacional dos estados costeiros.

Entre 1967 e 1973 as reivindicações nacionais sobre os mares, quer em número, quer em âmbito, atingiram proporções sem precedentes. Nada menos do que 81 estados fizeram mais de 230 novas reivindicações unilaterais de diversos níveis.

Paralelamente a este movimento de apropriação unilateral, os países em via de desenvolvimento elaboraram uma doutrina comum baseada na substituição do «laissez-faire» do direito tradicional por um princípio de apropriação dos espaços marítimos.

Merece registo o importante papel motor desempenhado pelos estados latino-americanos neste domínio.

Os estados ribeirinhos do Pacífico, preocupados com as consideráveis capturas dos pescadores americanos ao largo das suas costas e com

base na proclamação Truman, reivindicaram por sua vez, de forma unilateral, grandes superfícies do Oceano. Se a plataforma continental adjacente às costas destes estados era estreita e pouco susceptível de conter reservas apreciáveis de petróleo ou de gás, as águas ao largo destas costas eram, em compensação, ricas em peixe. Imitando, «mutatis mutandis», os Estados Unidos, encetaram uma apropriação das águas a partir de 1947, reservando-se, por declarações unilaterais, o direito exclusivo de pescar numa zona marítima que se estendia até 200 milhas do seu litoral.

Porquê 200 milhas? Porque o Chile, o primeiro estado a tomar uma medida deste tipo, tinha calculado que, até 199 milhas das costas dos países latino-americanos do Pacífico, se produzia um fenómeno chamado «up-welling». Tratava-se de correntes ascendentes de água profunda, provocadas pela corrente de Humboldt, que, vinda da Antártida, se estende ao longo da costa oeste da América do Sul. Por esta razão, os peixes encontravam-se em quantidades consideráveis até 199 milhas, mas não para além destas.

O Chile, por uma declaração de 23 de Junho de 1947, reivindicou, pois, uma jurisdição exclusiva, em matéria de pesca, até uma distância de 200 milhas das suas costas. Seguiram-se-lhe outros estados latino-americanos do Pacífico, que reivindicaram mais ou menos o mesmo tipo de direitos ao largo do seu litoral: o Peru por um decreto de 1947, redigido em termos praticamente idênticos aos da declaração chilena, o Salvador em 1950, o Equador em 1951.

No seguimento destas medidas, o Equador, o Peru e o Chile tornaram pública, em 18 de Agosto de 1952, uma declaração conjunta, denominada Declaração de Santiago. Nela proclamaram, como norma da sua política internacional marítima, a soberania e a jurisdição exclusivas sobre o mar que banha as suas costas, até uma distância mínima de 200 milhas marítimas.

Note-se, todavia, que, desde a data da proclamação Truman e ao longo dos anos 50, os países industrializados, aderindo em bloco à ideia da extensão da jurisdição dos estados costeiros sobre a plataforma continental, recusaram, sem margem para dúvidas, que este regime pudesse estender-se às águas situadas para além de um mar territorial de largura limitada.

Estes países — e em primeiro lugar os que eram simultaneamente potências marítimas (os Estados Unidos, o Japão, a Grã-Bretanha, a França e a URSS) — permaneceram, de facto, grandemente ligados à manutenção do regime da liberdade dos mares, com excepção da plataforma continental, nomeadamente em matéria de navegação e de pesca.

Mas os estados latino-americanos acabaram por vencer e, após alguns anos de muita discussão, acabou por ser reconhecida a existência da Z. E. E., isto é, uma zona situada para além do mar territorial e adjacente a este, com a largura de 200 milhas, onde o estado ribeirinho tem direitos soberanos de prospecção, exploração, conservação e gestão dos recursos naturais do fundo do mar, do seu subsolo e das águas superjacentes, assim como do exercício de outras actividades económicas, tais como a produção de energia a partir das águas, dos ventos e das correntes.

Duas outras utilizações do mar, essenciais às grandes potências marítimas, levaram-nas, até agora, a não fazer qualquer concessão que pudesse pôr em causa a liberdade dos mares: trata-se da utilização militar dos oceanos e da navegação comercial.

Os oceanos tiveram, desde sempre, um lugar fundamental na estratégia das nações: para proteger os acessos costeiros, para defender as vias de comunicação, mas também como meios de expansão. Como campo de batalha, mas também como local em que a presença da frota impedia, ou fazia recuar, a guerra: o que hoje se chama a dissuasão.

A partir do fim da última guerra, o equilíbrio estratégico mundial era dominado pelas relações americano-soviéticas. Ora, neste equilíbrio, os oceanos vieram progressivamente desempenhar, devido ao fenómeno nuclear, um papel primordial, muito mais importante ainda do que aquele que desempenhavam tradicionalmente.

E verificou-se que as grandes potências marítimas adversárias conjugaram os seus esforços na defesa da liberdade dos mares.

Em primeiro lugar, surgiram os Estados Unidos, cuja frota, em 1945, controlava as zonas marítimas que lhes eram necessárias e aos seus aliados, por razões comerciais ou para fins militares.

Frente aos Estados Unidos, a União Soviética afirmava-se rapidamente — é um dos acontecimentos fundamentais do pós-guerra — como uma grande potência naval. Sob o impulso do Almirante Gorshkov, a Rússia que, em 1945, dispunha apenas de uma força naval de defesa costeira ineficaz, prepara-se para fazer frente à «ameaça americana», então principalmente representada pelos porta-aviões, e desenvolve um programa acelerado de construção naval. O anunciado objectivo de Moscovo era que a sua frota pudesse proteger as águas soviéticas contra a marinha americana, e desempenhar um papel na dissuasão estratégica. Durante todo o período da guerra fria a União Soviética prosseguiu este objectivo, vindo a atingi-lo em meados dos anos 60 e alterando, desde então, a ordem militar dos oceanos.

No fim da II Guerra Mundial, sob a influência do fenómeno nuclear, o papel dos oceanos acentuou-se. Em primeiro lugar, no cerne da dissuasão, vinham progressivamente figurar os mísseis balísticos lançados por submarinos, os famosos SLBM (Submarine Launched Ballistic Missiles). Garantia da relação estratégica nuclear, eles deviam constituir, na gíria dos especialistas, a «força de resposta residual de chantagem», que, se necessário, podia fazer pender a balança depois de uma troca de mísseis terrestres.

Além disso, a realidade do equilíbrio do terror, consequência do fenómeno nuclear desde 1954-1955, devia ter, entre outros, o efeito de impedir um confronto directo entre as duas superpotências. Uma e outra podem no entanto enfrentar-se por interpostas «pequenas potências»; mais, entendendo que devem controlar a evolução das diversas zonas do mundo, evitar uma crise ou estar em condições de avaliar da sua evolução, elas não devem estar longe das zonas de potenciais conflitos. Esta presença é difícil de realizar nos espaços terrestres, sem pôr em causa o «statu quo» americano-soviético. Mas, nos oceanos, ela apenas depende da vontade do país: é o que certos estrategas americanos designam por «aumento do poderio de um país por meio dos oceanos».

A utilização política das forças navais, possível pela total ou quase total liberdade de movimento das frotas de guerra nos oceanos, coaduna-se especialmente com o período actual, marcado pela ausência de hostilidades gerais.

Assim, segundo Luttwark, «The political uses of Sea Power» — 1974, os Estados Unidos terão intervindo, a partir de 1945, com a sua marinha de «apoio» em mais de 70 ocasiões, «a todos os níveis de intensidade e em zonas do Globo que vão das Caraíbas à Coreia do Norte, passando por Trieste».

Segundo Chouraqui, «La mer confisqué» — 1979, os oceanos tornaram-se, depois do fim da última guerra, «o espaço estratégico principal do planeta». Mas eles não podiam desempenhar este papel a não ser que a liberdade de navegação fosse mantida. Daí a defesa intransigente da liberdade de navegação e sobrevoos pelos EUA e pela URSS e a justificação da existência dos problemas, ainda não completamente resolvidos pela III Conferência do Direito do Mar, relacionados com as águas de certos estreitos e arquipélagos.

As grandes potências marítimas estavam fortemente preocupadas com o movimento no sentido da apropriação generalizada dos espaços marítimos, susceptível de entravar as deslocações das suas frotas.

Por esta razão, e tendo em conta também exigências da estratégia nuclear, os Estados Unidos e a URSS vieram a considerar que o regime de passagem inofensiva (aplicável, pela Convenção de 1958, aos estreitos incluídos nas águas territoriais do estado ribeirinho) era muito vago e insuficiente para assegurar a livre passagem das frotas de guerra e dos submarinos: o estado costeiro é de facto juiz da questão de saber se o navio estrangeiro utilizando as suas águas efectua uma passagem inofensiva ou não; além disso, de acordo com este regime, os submarinos devem atravessar as águas territoriais à superfície.

Os Estados Unidos, apoiados pela URSS, propuseram por isso que a passagem e o sobrevoo de todos os estreitos internacionais se fizessem em regime de «livre trânsito».

Outro problema em causa, já referido, era o da relação entre a liberdade de navegação e a noção de zona económica exclusiva. As potências marítimas queriam que os países em desenvolvimento reconhecessem que a zona económica faz parte do alto mar, ainda que ao estado ribeirinho sejam concedidos alguns direitos especiais em matéria de exploração dos recursos nessa zona. Mas o princípio em que assenta o regime do alto mar subsistiria e, nomeadamente, a liberdade de navegação.

A última questão do compromisso entre países industrializados e países em desenvolvimento foi a relativa ao regime dos arquipélagos. Por este acordo, estabelecido com base na proposta britânica, as potências marítimas reconhecem o estatuto de arquipélago, desde que se fixem determinados limites para a superfície máxima que podem atingir.

Estes limites traduziram-se na fixação de um «ratio» máximo água-terra de 9 para 1 e de uma largura máxima para as linhas de base, em princípio 100 milhas.

Este compromisso dá satisfação às potências marítimas em geral, na medida em que não introduz limitações especiais à passagem de navios de guerra; a passagem dos submarinos submersos e o sobrevoo poderão prosseguir nas rotas de navegação que faziam tradicionalmente parte do alto mar; os navios de guerra beneficiarão de um direito de trânsito nos arquipélagos e os navios comerciais terão um regime ainda menos restritivo. Os grandes vencidos serão os navios de pesca longínqua.

A actual conquista dos oceanos, resultado das necessidades económicas crescentes e dos progressos decisivos nas tecnologias marítimas, despertou, como se viu, no fim da II Guerra Mundial e tomou a forma de uma apropriação, por numerosos estados, de vastas extensões oceânicas, águas e fundos marinhos ao largo das suas costas.

As modalidades desta apropriação constituem objecto de um conflito particularmente complexo entre os diferentes estados do globo. Este conflito, aberto virtualmente a partir das primeiras apropriações de envergadura, tornou-se verdadeiramente universal: pelos intervenientes — todos os estados; pelo objecto — todos os oceanos; pelo fim em vista — todas as utilizações.

Mas foi só em 1966 que começou a surgir o interesse sistemático pela exploração dos recursos naturais do fundo do mar e que, em consequência, as N. U. começaram a apurar o estado actual dos conhecimentos em matéria dos recursos minerais e alimentares, numa tentativa para identificar aqueles recursos susceptíveis de exploração económica, especialmente para benefício dos países subdesenvolvidos.

Desde então, o mundo empenhou-se num completo e intensivo levantamento científico e tecnológico, especialmente com vista ao fomento dos recursos minerais, levado a cabo por organizações das N. U., por estados membros e por organizações intergovernamentais, assim como por universidades, institutos tecnológicos e científicos e outras organizações interessadas.

Simultaneamente, promove-se um notável esforço no sentido de assegurar os mais efectivos arranjos para um extensivo programa de cooperação internacional, com vista a um melhor entendimento científico do meio marinho para fomento da exploração dos recursos vivos naturais e sua conservação.

Quase paralelamente a estes estudos surgiu a acção das N. U., em consequência da já célebre proposta do Embaixador de Malta naquela Organização:

«Exame da questão da reserva, exclusivamente para fins pacíficos, do leito do mar e do fundo dos oceanos e do respectivo subsolo, subjacentes ao Mar Alto para além dos limites da actual jurisdição nacional, e uso dos seus recursos no interesse da Humanidade».

O memorandum que acompanhava a proposta maltesa exprimia, como se sabe, a justa preocupação de que o progresso tecnológico pudesse levar à expansão das pretensões nacionais territoriais sobre o leito do mar, à apropriação dos imensos recursos potenciais pelas nações tecnologicamente mais desenvolvidas e ao uso do fundo do mar para fins militares.

Note-se que a ideia lançada pelo Embaixador Pardo não era genuinamente nova. Ideia bastante similar havia já sido lançada pelos representantes dos mesmos países industrializados contra os quais esta agora se dirigia. Desde 1957 que uma organização americana, não governamental, vinha

propondo que a ONU se tornasse soberana dos fundos dos mares situados para além dos limites da jurisdição nacional.

O objectivo era também evitar o aparecimento de uma nova fonte de conflitos entre estados, assegurar uma repartição equitativa dos recursos dos fundos dos oceanos e, simultaneamente, proporcionar à ONU uma fonte de rendimentos próprios. E, em Julho de 1966, o presidente americano Johnson declarava: «Devemos zelar para que o leito dos mares e dos oceanos se tornem e permaneçam património comum da Humanidade».

Mas, voltando à proposta do Embaixador Pardo, ela sugeria, em resumo:

- a) que o leito do mar e o fundo dos oceanos fossem considerados «uma herança comum da Humanidade» e insusceptíveis, portanto, de apropriação nacional;
- b) que os benefícios financeiros da sua exploração revertissem para a promoção do desenvolvimento dos países pobres;
- c) que o fundo do mar fosse reservado perpetuamente para fins pacíficos;
- d) que as actividades ali exercidas fossem regulamentadas, supervisionadas e controladas.

A uma fase de surpresa, hesitação e cautela, que esta proposta originou, seguiu-se outra, de trabalho e cooperação, em que se procurou conciliar pontos de vista muito diferentes e estudar a possibilidade de criar um mecanismo internacional para promoção da exploração dos recursos do fundo do mar no benefício geral da Comunidade.

Alguns anos depois, em 1970, verificando-se a impossibilidade de acordar em princípios gerais relativamente à utilização do fundo dos mares e tendo em consideração o facto de que os problemas respeitantes a todas as áreas marítimas estão intimamente relacionados, surgiu a ideia da realização de uma nova «conferência sobre direito marítimo para rever os regimes do mar alto, da plataforma continental, do mar territorial e da zona contígua, das pescas e conservação das espécies no mar alto, especialmente com o objectivo de chegar a uma clara, precisa e internacionalmente aceite definição da área do leito do mar e do fundo dos oceanos que ficam para fora dos limites da jurisdição nacional à luz do regime internacional a ser estabelecido nessa área».

Em 3 de Dezembro de 1973 tem início, em Nova Iorque, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estando representados mais de 140 estados (sem contar vários movimentos de libertação nacional),

ou seja, o maior número de estados que alguma vez participou numa reunião internacional. A importância da representação é proporcional ao que está em jogo e também ao objectivo da Conferência: estabelecer, por acordo entre todos os estados do mundo, um novo regime dos oceanos, das suas águas, do seu solo, do seu subsolo e de todas as suas utilizações possíveis.

Os protagonistas deste longo espectáculo, que tem por palco o mundo inteiro, são os países industrializados e os subdesenvolvidos. Estes agrupar-se-ão progressivamente no seio do chamado «grupo dos 77», que, criado aquando da I Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento, em Genebra, em 1964, tornar-se-á, a partir de 1968, o porta-voz privilegiado do conjunto dos países do Terceiro Mundo nas suas negociações económicas globais com o Norte.

Os países industrializados apresentarão trunfos e fraquezas que serão um pouco simétricos dos «77». A sua força essencial será o seu conhecimento dos fundos marinhos; só eles progredirão rapidamente no aperfeiçoamento das técnicas de exploração; só eles terão capacidade financeira para a ela proceder.

Mas, em número muito inferior aos do «grupo dos 77» — hoje mais de 100! —, ficarão desfavorecidos a nível de tomadas de decisão nas organizações internacionais, pelo que lutarão para que as deliberações da Conferência sobre o Direito do Mar sejam tomadas «por consenso», em vez de «por maioria».

Mais, as potências industriais não apresentarão a homogeneidade dos «77». Os Estados Unidos defenderão posições que nem sempre serão coerentes, consoante se trate de aspectos militares ou económicos. A União Soviética e os países da Europa de Leste, por um lado, e os Estados da Comunidade Económica Europeia, por outro, constituirão dois outros grupos. Estes grupos defenderão, de uma maneira geral, posições bastante próximas, baseadas numa oposição aos pontos de vista dos «77»; é o que acontecerá, em especial, com o «grupo das potências marítimas», os Estados Unidos, a URSS, o Japão, a Grã-Bretanha e a França.

Note-se, ainda, que alguns países industrializados defenderão posições muito próximas das dos «77»: é o caso do Canadá, da Austrália, da Nova Zelândia e da Suécia.

Por fim, os países industrializados, únicos a tirar ou poder tirar, verdadeiramente, proveito da utilização dos oceanos, quer das águas quer dos fundos, segundo um regime que lhes dê satisfação, terão muito mais a perder do que o Terceiro Mundo com uma mudança de regime. Ver-se-ão, pois, tentados a opor-se a qualquer evolução que possa vir a ser-lhes desfavorável.

Ao longo da luta em que se envolveram, a partir de 1967, os países industrializados aparecerão, assim, na defensiva, preocupados em limitar o mais possível as reivindicações dos «77» e praticando, face à estratégia dinâmica do Terceiro Mundo, uma política pouco inovadora.

Não tendo os países do Terceiro Mundo participado na elaboração das regras do direito internacional em geral, são levados a contestá-las «a priori». O direito tradicional do mar acarreta prejuízos à sua economia e, também, à sua segurança e prestígio nacional, pelo que o rejeitam. Para corrigir a sua desigualdade face aos países ricos, os países em desenvolvimento reclamam a instituição de uma «nova ordem económica mundial», cujas orientações fundamentais são formalmente definidas por duas resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas, aprovadas na sua VI sessão extraordinária de Abril/Maio 1974 (precisamente antes da sessão de Caracas), consagrada ao estudo das matérias-primas e do desenvolvimento.

Os países geograficamente desfavorecidos reclamam também direitos iguais aos dos países costeiros no que respeita à exploração dos recursos oceânicos, embora as suas reivindicações sejam diferentes, consoante se trate de países em desenvolvimento ou industrializados.

Os países desfavorecidos do Terceiro Mundo pretendem igualmente participar activamente na exploração dos fundos marítimos internacionais.

A partir de 1974, o conflito acelera-se.

O cenário em que os intervenientes se enfrentam é essencialmente o das Nações Unidas — a III Conferência sobre o Direito do Mar, de que se realizaram já as seguintes sessões:

- Sessão preparatória: New York (3-15. Dez. 73);
- 2.^a Sessão: Caracas (20. Junho — 29. Agosto. 74);
- 3.^a Sessão: Genebra (17. Março — 10. Maio. 75);
- 4.^a Sessão: New York (29. Março — 21. Maio. 76);
- 5.^a Sessão: New York (2. Agosto — 17. Set. 76);
- 6.^a Sessão: New York (23. Maio — 15. Julho. 77);
- 7.^a Sessão: Genebra (28. Março — 19. Maio. 78) — 1.^a parte;
- 7.^a Sessão: New York (21. Agosto — 15. Set. 78) 2.^a parte;
- 8.^a Sessão: Genebra (19. Março — 27. Abril. 79);
- 9.^a Sessão: New York (27. Fev. — 4. Abril. 80).

Como resultado dos trabalhos da III Conferência, foi elaborado um extenso projecto de Convenção sobre Direito do Mar, onde, de forma sistematizada, se contém em princípio, em cerca de 300 artigos e 7 anexos, distribuídos ao longo de mais de 200 páginas, toda a matéria sobre deli-

mitação e regime dos espaços marítimos. Noventa por cento do articulado já mereceu a aprovação da Conferência, encontrando-se, todavia, ainda pendentes importantes decisões, em que se contam, a título de exemplo, as relativas aos limites da plataforma continental quando esta excede as 200 milhas, os limites fronteiriços da Z.E.E., o estatuto da área dos oceanos fora da jurisdição dos estados, o processo de resolução dos diferendos surgidos em relação à delimitação e à utilização dos espaços marítimos.

A III Conferência encontra-se reunida, em Nova Iorque, na sua 9.^a sessão e, em face dos progressos verificados no último ano, parece serem prometedoras as perspectivas de se vir a concluir a prazo curto uma aceitável Convenção sobre Direito do Mar, sendo os mais pessimistas de opinião de que a finalização dos trabalhos se verificará em 1981 e a assinatura em 1982.

De notar, todavia, que mesmo que se consiga a assinatura nas datas previstas, a experiência mostra que muito tempo decorrerá até à obtenção do número de ratificações que permita a entrada em vigor da Convenção. Tal exige um cuidado especial na redacção das cláusulas finais, fazendo aprovar provisões, com base na Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 15 de Janeiro de 1974, que se oponham a que, no período que vai da assinatura até à entrada em vigor, os estados apresentem reivindicações unilaterais contrárias ao disposto na Convenção.

Independentemente da entrada, ou não, em vigor de uma convenção internacional sobre o regime dos oceanos, uma coisa é certa — a extensão, sem precedentes, dos direitos dos estados a vastas zonas marítimas é um foco latente de uma multiplicidade de eventuais conflitos locais, que terão como objectivo, nomeadamente, novas fronteiras oceânicas entre estados vizinhos. Evidentemente que um dos grandes objectivos da Conferência sobre o mar é estabelecer um esquema de solução pacífica dos diferendos. Mas ainda que tal consiga, tratar-se-á de um regime com limitações, na medida em que são inúmeros os estados que se recusam a apoiar (a não ser por razões secundárias) um regime que submeterá obrigatoriamente os seus diferendos a uma via pacífica de solução, do tipo de recurso a um tribunal ou árbitros internacionais. É o caso da URSS, por exemplo, que, aceitando embora nalguns casos procedimentos obrigatórios de solução, recusa-se que estes se apliquem a diferendos relativos à delimitação de zonas marítimas, que, sendo, segundo Moscovo, semelhantes aos que respeitam às fronteiras terrestres, têm de ser alvo de soluções bilaterais.

Mesmo assim, a entrada em vigor da Convenção marcará o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar, não só pelos concei-

tos aprovados, mas sobretudo pelo estabelecimento de uma nova ordem na utilização e na apropriação dos espaços marítimos e dos seus recursos. Quem esteja familiarizado com estes assuntos sabe que os conceitos de «mare clausum» e «mare liberum» se foram alternando de acordo com os interesses e a força das Potências dominantes em cada época. Poderíamos agora dizer, numa simplificação grosseira, que, na Convenção em projecto, os dois conceitos coexistem, com um «mare liberum» para efeitos de navegação e sobrevoo e um «mare clausum» para a exploração dos recursos naturais dos mares e dos oceanos.

A entrada em vigor da Convenção conduz, pela primeira vez na História das Nações, à constituição de um Governo Mundial, a Autoridade que superintende nas áreas fora da jurisdição dos estados, governo relativo sem dúvida apenas a uma parcela do Mar, mas, de qualquer forma, um «poder executivo» a nível mundial, destinado a organizar e controlar as actividades da Área e a administrar a exploração dos seus recursos minerais, tal como definido na Convenção.

A Autoridade supranacional que superintende na zona do fundo do mar fora da jurisdição dos estados funda-se no princípio da igualdade soberana de todos os seus membros e dispõe dos seguintes órgãos principais: uma Assembleia, composta por todos os membros da Autoridade, um Conselho, composto por 36 membros eleitos pela Assembleia, dos quais 18 escolhidos de acordo com diversas condições expressas na Convenção e 18 eleitos tendo em conta uma repartição geográfica equitativa, e um Secretariado.

Diga-se de passagem que Portugal nunca poderá vir a ser, na prática, membro do Conselho da Autoridade, visto que, figurando vários países europeus ocidentais entre os escolhidos, a geografia funcionará contra nós no critério das eleições.

A Convenção prevê ainda, no seio da Autoridade, a criação da Empresa — o órgão que gere as actividades da Área de acordo com um plano de trabalho, escrito e formal, aprovado pelo Conselho, depois de submetido ao parecer de uma Comissão Técnica.

Outra inovação prevista na Convenção reside na constituição de um Tribunal do Direito do Mar, destinado a regular, de acordo com a Carta das Nações Unidas, os diferendos que possam surgir, entre os Estados Signatários, na interpretação ou na aplicação da Convenção. Esse Tribunal será constituído por 21 membros, eleitos de acordo com um critério geográfico entre pessoas dotadas da mais alta reputação de integridade e possuidoras de notória competência em matéria de Direito Marítimo Internacional.

Entre as recomendações já tomadas relativamente à localização dos organismos superestatais previstos na Convenção, conta-se a do estabelecimento da Autoridade da Área na Jamaica. Espera-se que o Governo Português e os seus representantes, com a ajuda dos estados amigos, sejam capazes de trazer para Lisboa a sede do Tribunal do Mar. A condição de pequeno país, a sua situação geográfica, a evolução política e as suas tradições marítimas constituirão, entre outros, valiosos argumentos que não deixarão certamente de ser utilizados e tomados em conta.

O mundo vive hoje uma segunda conquista dos mares: depois da conquista dos mares como vias de navegação, surge uma, muito mais radical, a conquista dos mares como fontes de riquezas exploráveis.

Portugal, pequeno país europeu sem grandes riquezas naturais no seu território, mas com um vasto património marítimo que os azares da geografia lhe concederam, não pode perder a corrida no aproveitamento dos recursos postos agora à sua disposição pelo moderno direito internacional.

Torna-se por isso necessário começar a encarar seriamente o desenvolvimento das seguintes linhas de acção:

- a) Proceder, através dum esforço oceanográfico e de prospecção, ao inventário sistemático dos recursos da Z.E.E.: os recursos alimentares que são objecto da pesca; os recursos vegetais, provavelmente o mais rico potencial dos oceanos; os recursos minerais, designadamente os nódulos polimetálicos, e os energéticos, designadamente os hidrocarbonetos;
- b) Elaborar um «plano oceânico» e definir os objectivos gerais da política económica oceânica nacional, a atingir isoladamente ou em cooperação com potências dotadas dos meios tecnológicos e financeiros que parecem indispensáveis;
- c) Promover a protecção ecológica dos oceanos, impedindo o esgotamento dos seus recursos e integrando a sua exploração num projecto económico nacional, indissociável de uma cooperação a nível regional;
- d) Obter os meios indispensáveis ao exercício de uma fiscalização efectiva, principalmente para impedir a poluição, proteger as espécies e controlar a investigação científica e a espionagem económica;
- e) Criar um mecanismo verdadeiramente adaptável à importância do mar na política geral do Estado, tendo ao mesmo tempo uma responsabilidade geral no domínio oceânico e os meios

de poder assumir essa responsabilidade. Neste aspecto numerosos estados ocidentais começaram a discutir o interesse na criação de um Ministério do Mar;

- f) Preparar rapidamente juristas especializados no novo Direito do Mar, porque não será só no campo militar e no campo tecnológico que teremos de proteger e valorizar os nossos recursos dentro da «nova ordem jurídica dos oceanos».

Dentro desta linha, o Presidente da República Francesa, Valéry Giscard d'Estaing, pede, desde 1975, ao Governo que «lance uma nova política do mar, coerente, enérgica e ousada».

O então presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa escrevia, em 1976, na introdução a um ciclo de conferências sobre os Espaços Marítimos, em que tive a honra de participar: «Os problemas do mar são extraordinariamente importantes e vastos e dizem actualmente respeito a toda a Humanidade. Em conferências e organizações internacionais, a começar pela Organização das Nações Unidas, aparecem a interessar-se por esses problemas todos os países. Mal andaríamos nós, com as responsabilidades que as nossas tradições marítimas implicam e os nossos legítimos interesses impõem, se ficássemos para trás no movimento em direcção ao mar que por toda a parte se regista».

ACADEMIA DE MARINHA

**UM BOSQUEJO HISTÓRICO
DA CULTURA E DA MARINHA
E A FUNDAÇÃO DA CASA PIA**

Por
ENG.º VIRIATO TADEU

LISBOA — 1981

UM BOSQUEJO HISTÓRICO DA CULTURA E DA MARINHA E A FUNDAÇÃO DA CASA PIA

*Comunicação apresentada pelo eng.º VIRIATO TADEU,
na Academia de Marinha, em 2 de Abril de 1980.*

Nesta comunicação experimentarei servir-me do brilho e cor das imagens para reforço das palavras, ao recordar que se comemoram este ano dois séculos de existência da Casa Pia e que o mesmo aconteceu no passado ano com a Academia Real de Marinha, sendo minha intenção ligar as duas efemérides no embricado das notáveis figuras de Martinho de Melo e Castro — primeiro organizador da Marinha moderna — e de Diogo Inácio de Pina Manique — fundador desse venerando orfanato.

Admito porém que alguns perguntem: a que propósito vem a Casa Pia a este cenáculo?

Em primeiro lugar, começarei por destacar palavras do Senhor Presidente da República, em sessão solene do passado mês, ao afirmar que “a Casa Pia honra Portugal e os portugueses. A sua grandeza é o seu carácter de síntese de um modo de ser nacional, de um modo de ser solidário”.

Depois, por sermos hoje vizinhos — nos Jerónimos. Talvez ainda por ter sido seu aluno até acabar o curso da Escola Naval — nessa Escola onde abundavam os alunos do Colégio Militar e dos Pupilos do Exército. Finalmente, por pensar que a actual Secção “Pina Manique” da Casa Pia, de algum modo constitua problema de vizinhança para o Museu de Marinha.

E por falar do Museu, não posso deixar de manifestar mágua pelo recente desaparecimento do seu director, almirante Emmanuel Ricou — o

dinâmico e jovial Ricou, nosso confrade, com quem cheguei a abordar aspectos de alguns contratemplos da aludida vizinhança.

Presto-lhe sincera homenagem de muito apreço e de saudade.

Por decreto de Maria II, a Real Casa Pia foi transferida para os Jerónimos, e nesse decreto, estipulava-se que “os bens e rendimentos do mosteiro de Santa Maria de Belém seriam incorporados nos próprios da Corôa, excepto a cerca dele que seria cultivada para beneficio do estabelecimento e serviria de recreio aos alunos”.

Direi que, de 1922 a 26, usufrui desse beneficio e brinquei nessa cerca, património da Casa Pia.

Os Jerónimos impelem-me a dizer que, até ao segundo quartel do século passado, o mosteiro esteve desfigurado por trapeiras, casebres, tabiques, rebocos e tudo o que lhe fora acrescentado desde o tempo de Manuel I. Note-se porém que foi limpo dessas excrescências e acabado, no que veio a ser, sob a vigilância da Casa Pia — com dinheiros públicos e donativos de Fernando, artista e consorte de Maria II — e que os trabalhos começaram por ser entregues ao architecto inglês Bénét — artista notabilizado pela construção do arrebicado palácio de Monserrate — e aos architectos Rambois e Cinatti.

No projecto já se previa a construção do grande quadrilatero hoje existente, tendo por frente a primitiva ala do mosteiro, acrescentada do segundo piso. A meio dessa ala erguer-se-ia uma pomposa torre rendilhada, que ruiu fragosamente esmagando nove trabalhadores, em 1878.

As arcarias do piso superior e parte do inferior do prodigioso Claustro, tinham sido entaipadas com tabiques de alvenaria — para servir de camaratas para alojamento de soldados. O seu restauro concluiu-se em 1881, tendo recebido os coruchéus que, presentemente, o adornam.

Devo lembrar que, em 1887 — sendo ministro das Obras Públicas António Augusto de Aguiar — o mosteiro dos Jerónimos foi destinado a palácio de exposições, e só então foi retirada a direcção das obras à Casa Pia que, só a partir daí, foi afastando do mosteiro as intalações próprias que hoje conhecemos.

Deste modo, seria injusto pensar que a Casa Pia danificou os Jerónimos. Recordo-me bem da veneração que a sua Direcção e os alunos do meu tempo, dispensavam ao claustro — nos cinco anos em que ele me abrigou, no inverno. A verdade é, pois: a Casa Pia não só recuperou o monumento, mas conservou-o e guardou-o durante um século.

Quando o presidente do Brasil — marechal Hermes da Fonseca — veio a Portugal, em 1910, lia-se nos jornais de 10 de Novembro que no programa da manhã desse dia “visitaria o Museu dos Coches reais, Jerónimos e Casa Pia” — o que parece sufficiente para provar a qualidade do orfanato de Belém...

Ora, em velhos Anais do CMN encontrei o texto dum parecer da Associação dos Arqueólogos (1926), que me vai permitir fazer uma breve retrospectiva do Museu de Marinha, a propósito da Casa Pia.

A ideia original da sua criação teria nascido duma Portaria de 1836 — embora tenha de dizer parecer que tal disposição não dizia respeito ao Museu. De qualquer modo, a Casa Pia já estava instalada nos Jerónimos.

Passados vinte sete anos, foi ordenada a organização dum Museu na Sala do Risco — “como resgaste de impordoável indiferença” — no dizer do Ministro da Marinha do tempo, e todos sabem que, lastimosamente, a Sala do Risco ardeu com a perda irreparável de algumas relíquias do passado naval.

Decorrido meio-século, por decreto de 1909, voltou a criar-se o Museu Nacional de Marinha, o que também não passou das boas intenções. Conforme o aludido parecer, o edificio que lhe fôra destinado, estava por concluir — seria a ala monumental dos Jerónimos, depois ocupada pelo Museu Etnológico.

Também é do conhecimento geral ter sido o legado Henrique Seixas que conduziu à organização do Museu, pela “cedência do Palácio das Larangeiras, onde se recolheu essa tão preciosa colecção, começando então a reunir-se e a ordenar-se o que andava disperso e sujeito a sérios riscos” — nas palavras do Ministro, no acto da sua inauguração nos Jerónimos, em 1962.

Hoje, para glória da Marinha, o seu Museu é um dos mais visitados da capital, pelo que está a dar lugar a novos conceitos sobre a ocupação dos Jerónimos — correspondendo, sensivelmente, às ambições do aludido parecer dos Arqueólogos.

Pugnando pela instalação do Museu, esse parecer insurgia-se porém contra a ocupação do mosteiro pela Casa Pia e por serviços do Ministério da Agricultura — que eu conheci — uma vez que se admitia que a Casa Pia dispunha de recursos que lhe permitiriam, com instalações próprias, ir pouco a pouco ocorrendo às suas necessidades. Todavia, esse parecer objectava ser “sacrilégio que a Casa Pia tivesse como arrecadação a preciosa Ermida da cerca e classificava de profanação que se fizesse do claustro circo de recreio e correrias das suas crianças”.

Tenho de dizer que muitas gerações de educandos da Casa Pia — onde a minha se conta — discordam desse epítoto de “profanação”. Notem que outras individualidades, não menos importantes, tiveram diferente opinião, vindo a propósito citar-lhes palavras de António José de Almeida, quando Presidente da República:

“Os rapazes da Casa Pia são os mais afortunados dos portugueses, porque fazem aqui uma espécie de guarda de honra à memória augusta dos grandes portugueses de outrora.”

Daí poder afirmar que os casapianos aceitam, como muito honroso, que seja a Marinha a rende-los nessa “guarda de honra”, por considerarem

axiomático que o monumento tem vocação inteiramente marítima. O que eles não podem aceitar são outras expoliações que se fizeram, olvidando que a Casa Pia tinha perdido os “recursos para prosseguir a sua missão” — como asseverava o parecer dos Arqueólogos.

Aquele parecer acrescentava que “a cerca da Casa Pia oferece uma superfície vastíssima para as edificações em que deve completar a sua missão educadora e eugénica”, e acrescentava: “Sem quebra de consideração devida a esse outro monumento de fraternidade humana, somos levados a instar para que ela não obste à realização dum projecto que deve ser acarinhado por todos os corações portugueses” — esse projecto era o Museu de Marinha.

É lamentável que, tão bem elaborado parecer, tivesse uma evolução unilateral, pois que a cerca dos Jerónimos chegaria à farta para as duas instituições — a Casa Pia e o Museu — sem estarem hoje encurralados no espaço que lhes resta. Tem de recordar-se que, durante a espalhafatosa Exposição do Mundo Português, a cerca dos Jerónimos foi abusivamente ocupada, sem qualquer consideração pelas necessidades da “missão educadora e eugénica” da Casa Pia. Julgo que tudo começou pelo desvio duma linha “provisória” da Carris, a qual, envolvendo o mosteiro e o orfanato, separou-os para sempre da sua cerca.

Daí, para mim, que uma boa parte do especulativo bairro do Restelo constitua um esbulho do património, cujo processo jamais foi concluído e jaz esquecido numa gaveta. Recentemente, foi oficialmente reconhecido “o estado de degradação a que foi reduzida a instituição” — pelo que, os encargos necessários, devem ser apreciados num balanço tendo por crédito essa expoliação.

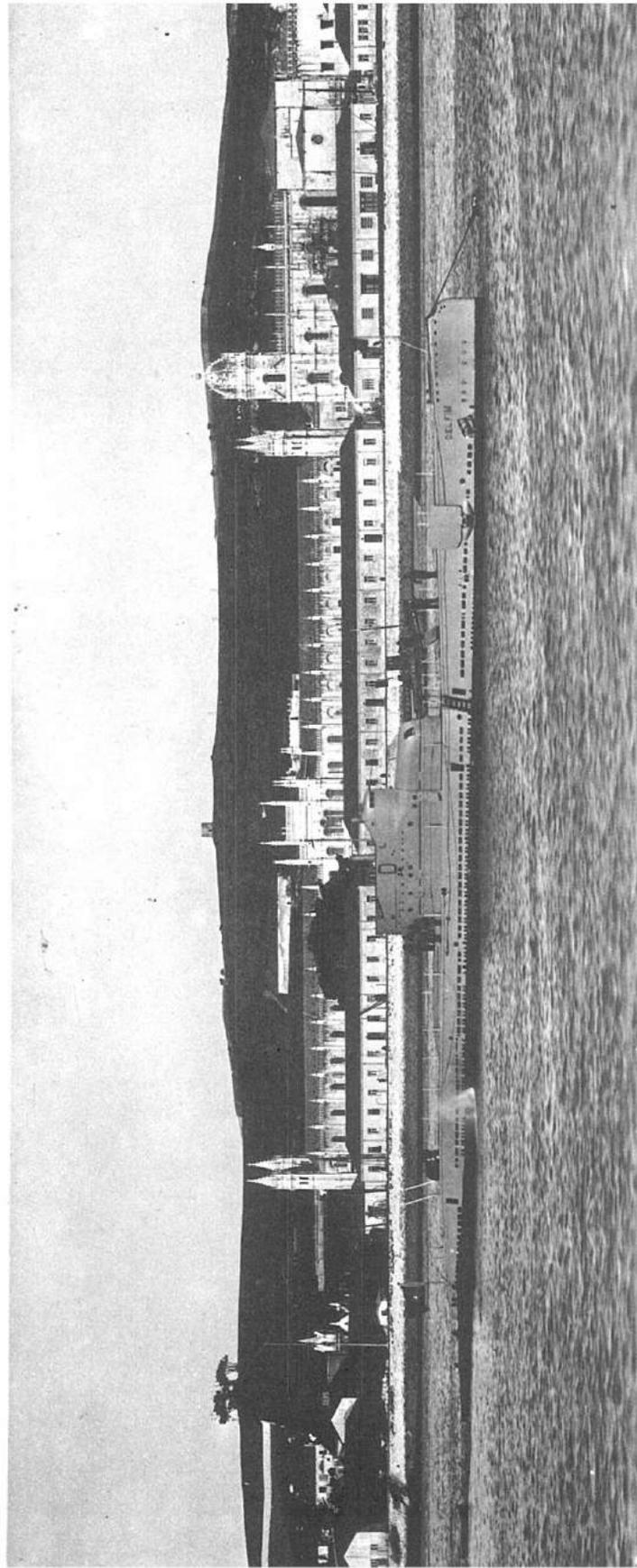
Acrescentarei que consideraria impróprio servir-me desta oportunidade para manifestar uma tal opinião se, numa sessão solene presidida por Sua Excelência o Senhor Presidente da República — fazem dez anos — e convidado pelo Senhor Provedor da Casa Pia, como porta-voz dos casapianos — com o meu condiscípulo Soares Louro — não tivesse afirmado, em vão o que passo a citar:

“Não posso compreender porque foi retirada à Casa-Mãe a cerca do Mosteiro de Santa Maria de Belém, sem consentimento nem a devida compensação. A explosão do urbanismo lisboeta tem servido como justificação a muitos atropelos da razão mas, neste caso, parece ter em consideração um espólio histórico e sagrado, que exige reabilitação.

Os casapianos não querem morrer sonhando, mas viver num mundo de inquietação.”

Como testemunho, e para reavivar a memória, repare-se no raro e valiosos painel panorâmico de Lisboa (1730), que pode admirar-se no Museu do Azulejo, ou na fotografia anexa (Figura 1), feita em 1935, pelo navio

OS JERÓNIMOS, A ERMIDA E A CERCA ...



FOI ALI QUE ME EDUCARAM.
FOI NAQUELA CERCA QUE EU BRINQUEI.

(Figura 1)

hidrográfico “Cinco de Outubro”, do comando do prestigioso capitão-tenente Américo Thomaz.

Notem a vastidão da cerca, que, do mosteiro deitava para além da Ermida e dum velho moinho, a perder de vista, tendo por fronteira poente aquele muro branco. A grande panorâmica desta fotografia, é uma relíquia e uma acusação. Faz prova da ocupação a que me referi.

A tal delapidação de património, seguiu-se o aviltamento de que a Instituição e os alunos foram vítimas, mercê das reformas do ensino que se fizeram neste país — “o famigerado Decreto n.º 36 612”, como afirmou o “Diário de Notícias”.

Podeis agora compreender quanto me enternece vir aqui desenvolver o tema enunciado:

Como e para que se fundou a Casa Pia? Como evoluiu e se modernizou a Marinha?

Uma e outra, são estrofes dum poema que eu vivi e me formou.

Certa vez, nesta Academia, comentando a opinião de historiadores espanhóis sobre a razão da independência de Portugal, o professor Hernâni Cidade objectou que lhes “esquecera explicar a singularidade dessa independência, pois a mais nenhum país de Espanha tinha cabido esse milagroso poder de autonomização...”, e concluiu:

“Nós, Portugueses, vivíamos à beira do Tenebroso. Era o Atlântico, portanto, a nossa principal fonte de vida.”

O ilustre professor demarcou assim o nosso destino comunitário, que ainda não se alterou.

Nos montanhese lusitanos o imperialismo romano encontrou um individualismo pertinaz, que só pela força, dominou. A seguir, no esfrangalhar do seu império, a Hispânia deu passagem a bárbaros e nela se fundou um reino visigodo, cuja desagregação — ao fim de dois séculos — permitiu que os sarracenos a conquistassem em quatro anos, para aqui permanecer oito séculos.

De todos esses povos herdamos a abnegação, a instabilidade e o lirismo, que justificam a falta de colectivismo e o pendor tão próprios do nosso carácter.

Pela área, se unificada, a Hispânia poderia ser a terceira maior nação europeia. Porém, “à beira do Tenebroso”, nós não o consentimos.

Com oito províncias em partejo de autonomias, a Espanha parece dar mostras da fragilidade do centralismo castelhano, pelo que sou levado a concluir que jamais valeu a pena sacrificar-lhe a nossa independência.

Esfumados os impérios ultramarinos, a Ibéria parece ir regressar aos Condados da reconquista, e que só a unidade europeia podem encontrar uma solução integralista.

O nosso imprevidente mas infalível regresso a casa, leva-me a pensar que continuamos a ser ilhota num continente integrador, nesga dum mapa humano que se retrata na poesia de Miguel Torga:

*Aqui, a Ocidente e ao sol dormito,
O manto do infinito
Veste-me a pequenez;
E o mar cerúleo, aberto à minha ilharga,
Alarga
O meu nirvana azul de portugueses.*

Tendo uma formação puramente técnica, é óbvio não ser um historiador, pelo que as palavras que seguem, não comprometem os ilustres confrades da Secção de História Marítima. Todavia, para seguir uma linha de raciocínio, nesta exposição e ser capaz de abarcar e realçar o significado da fundação da Casa Pia, organizei quadros cronológicos de modo a facilitar a intenção de enquadrar o aparecimento dessa instituição na evolução social e cultural do país.

Assim, no QUADRO 1, pretendi representar as linhas mestras dos primeiros reinados — que se empenharam na reconquista, colonização e ajustamento do nosso território.

Dum ponto de vista cultural, os eclesiásticos desfrutavam da exclusividade do saber e do ensino rudimentar, episcopal e monacal, para quem a Bíblia era a fonte do saber, e para quem, a ciência do passado jazia enterrada nas ruínas da Antiguidade Clássica. Entretanto, aqui ao lado, na sarracena Cordoba, Averroes transmitia o conhecimento de anotações de princípios aristotélicos, com os quais se explicavam todas as coisas da terra e do céu.

Esses conceitos tinham sido trazidos daquela parte do Oriente onde chegou o helenismo de Alexandre o Macedónio. Por tão caprichosa via, estavam a ser restituídos ao Ocidente.

A partir daí, a escola conventual cingiu-se ao pensamento elitista da antiga Atenas — e talvez só o monge britânico Bacon contrapuzesse que "a razão não podia descobrir os sofismas da demonstração, a menos que fosse controlada nas conclusões pelas obras certificadoras da experiência". Daí apontarem-no como o profeta da ciência experimental.

Nesse tempo, à agricultura e pecuária de auto-subsistência, juntavam-se actividades de borda d'água — piscatórias, salicultura e salga — produzindo as nossas primeiras exportações. Mercadores, armadores e navegantes

concentravam-se nos portos, interessados no comércio marítimo — tendo a pirataria como principal inimigo, porque pilhava a navegação sem distinção.

Entretanto, até ao fim da reconquista, arribaram aos nossos portos as armadas de Cruzados — nessa onda de histeria medieval religiosa que demandou a Terra Santa, e que algumas vezes ajudou os nossos reis. Isto permite realçar declarações do rei Olavo V, em recente visita a Portugal:

“Não sou o primeiro rei norueguês que visita Sintra. A nossa história diz que o rei Sigurd travou aqui batalha na conquista do castelo, e, conforme rezam as sagas, daqui partiu carregado de objectos saqueados” — e Sigurd é o Ulisses nórdico, que a mitologia teutónica apelida de Siegefrido.

E todos sabem que, esses conquistadores, colonizadores e piratas vikings, foram nosso antecessores na “aventura do mar”.

Então a Hispânia vivia dominada por duas forças mestras — a reconquista e a tolerância cultural e religiosa — permitindo aos nossos reis conceder forais aos moiros livres que ficaram a viver no território conquistado — tolerância que começou a extinguir-se a partir da tomada de Granada pelos Reis Católicos.

Segundo julgo, na conquista final do Algarve — além dos Cruzados — já participaram forças navais portuguesas. Nessa época, para Almeida d’Eça: “Patrão era o fidalgo que comandava galés em operações bélicas, sem ser versado na arte náutica; abaixo dele, Alcaide era o perito dessa arte e da guerra naval, que comandava em operações comerciais alternativas; Arraizes os oficiais subalternos; Galeotes os remadores; Marinheiros os mareantes habilitados na manobra de velas.”

Alguns deles foram distinguidos com foro de cavaleiro, levando-me a concluir que, já então, a Náutica era uma arte nobre — “maravilhosas cousas são os feitos do mar”, diria a carta de nomeação do genovês que foi o nosso primeiro Almirante.

O poder marítimo centralizava-se então no Mediterrâneo, palco da rivalidade de cidades itálicas, enquanto no Norte da Europa nascia a Liga da Hansa — que veio a ser potência marítima e comercial, servindo de modelo às nações nórdicas que nos sucederam, na expansão ultramarina.

Aconteceu que o Infante e futuro Rei de Portugal (Afonso III), tivesse vivido em França. Com ele beneficiamos da chefia de alguém que tinha contactado um mundo culturalmente mais evoluído, onde as Universidades de Chartres e Paris constituíam o progressismo da época.

Esse “estrangeirado” monarca introduziu a representação popular nas nossas Côrtes e buscou naquele país os educadores do seu herdeiro — pelo que Denis veio a contar-se entre os príncipes mais cultos do seu tempo.

Com ele aplanaram-se desentendimentos com a Igreja, pela primeira concordata com a Santa Sé, além do privilégio da fundação da Ordem de Cristo — herdeira dos valiosos bens nacionais da tão cruelmente abolida

Ordem dos Templários. Também coube a esse rei fixar as fronteiras pátrias definitivas, com o Rei de Castela.

O providencial monarca Denis fundou o Estudo Geral, como tentativa de substituição das escolas monacais, para “que nos munisse de doutores em todas as artes” — e que, alternadamente, funcionou em Lisboa e Coimbra. No seu reinado despontou a língua portuguesa, de que o monarca foi destacado artífice.

Quando à Marinha, foi ainda Denis que chamou o genovês Pezzagno para comandar e adestrar a frota e incentivar a guerra à pirataria do mar.

Neste cenário crescia o número dos mercadores portugueses, fixados fora do país, e dos mercadores residentes estrangeiros, revitalizando o nosso cordão umbilical com a Europa. Criou-se uma Bolsa de Mercadores; no capítulo das pescas, estabeleceu-se um acordo com o rei da Inglaterra.

No final deste reinado, despontavam na Europa os alvares da Renascença, e, com o surto militar das Cruzadas, enfraqueceu a instituição do feudalismo, dando-se a ascensão da burguesia enriquecida pela posse das terras dos senhores, concentrando nas cidades um novo poder.

O povo itálico entregou-se à descoberta de tesouros perdidos da Roma antiga, favorecendo o interesse pelas línguas mortas e pelos filósofos da Antiguidade. Parece ter sido Florença a primeira a aprender o grego e a ler Aristóteles, Homero e Platão — começando aí a cultura humanista. Com Dante e Giotto iniciou-se a revolução estética, enquanto se juntava à Senhoria dos Médicis o poder financeiro dos mercadores e banqueiros.

Com o “oceano à ilharga”, afastados dessa evolução, Portugal foi varrido pelo flagelo da peste negra, que levou a nobreza e o clero a abandonar honras e coutos e a provocar a afluência da população aos burgos litorais, na procura de subsistência, gerando o desequilíbrio económico do reino e forçando o rei Fernando a decretar a lei das Sesmarias.

Entrementes, os nossos mercadores tinham adquirido renovada mentalidade, em contactos com o estrangeiro, esboçando uma classe indelével de burgueses que se apercebeu das revoltas populares da França e da Inglaterra — quando por essa Europa “loira”, se discutiam teses e soavam brados que punham em dúvida as velhas instituições.

A operosa administração de Fernando teve contapartida negativa no seu matrimónio. Por falta de filho varão, abriu-se uma crise cuja legitimidade dinástica foi explorada pelo rei castelhano, e deu lugar a uma guerra decisiva — que nos levou a firmar o primeiro tratado de aliança anglo-luso.

A Regência da sua viúva provocou a revolta interna, e a burguesia e o povo lisboetas impeliram o Mestre de Avis, aclamando-o Regedor e Defensor do Reino e depois Rei, enquanto grande parte da nobreza tomou o partido de Castela. Todavia, os cabedais da burguesia e o espírito de tesura do povo — encabeçada pelo místico Condestável e auxiliada pelos archeiros ingleses — encontrou ânimo para levar de vencida as batalhas mais penosas que travamos com Castela.

Para Fernão Lopes, “levantou-se um outro mundo e outra geração de gentes”, isto é, desse transe saiu consolidado o espírito da nacionalidade.

No Quadro 2 ordenei dois períodos — que designei por “Expansão marítima” e “Decadência”.

Apesar de se terem distribuído títulos e posições administrativas a essa “outra geração de gentes”, as instituições não progrediram socialmente porque a nova aristocracia não esteve à altura de mudar o rumo comunitário, continuando a faltar nas Côrtes o poder do Povo, que regressou à passividade resignada, além de não se ter gerado a acumulação capitalista da burguesia, como estava sucedendo noutros lugares da Europa.

Alcançadas tréguas com Castela, porventura ficamos mais isolados, perante o “cerúleo mar”. O rei popular enlaçou-nos pelo matrimónio com a brumosa Inglaterra, presenteando-nos com a geração de “altos infantes”, enquanto a crise económica se acentuava e as classes dominantes — com o Rei — se dividiam em planos divergentes.

Conquista de praças no Norte d’África, para dominar o comércio moiro do oiro sudanês e das especiarias? Com o ímpeto da vitoriosa guerra travada com Castela, seria esse o destino pátrio — acções guerreiras, honras, glórias, servir a Deus!

Competir no comércio marítimo, que enriquecia Veneza? Isso implicava o desenvolvimento da marinha e o desbravar do mar Tenebroso, para alcançar o Oriente!

Pela primeira vez se debateu entre nós o prélio da supremacia de forças — terrestres ou de empenhamento no mar — que ainda não terminou. Todavia, com muita indefinição, foram postos em prática os dois programas.

A morte do rei e o prematuro fim de Duarte I, levou a Regência às mãos do Infante Pedro — outro “estrangeirado”, esclarecido nas “sete partidas”, que, por se ter inclinado para o povo, logo foi intrigado e assassinado em Alfarrobeira.

Ceuta foi conquistada. O Infante Henrique — aliado da nobreza — empregou os recursos da Ordem de Cristo, rodeando-se de navegantes, cosmógrafos e criando as condições para as práticas da navegação astronómica e o traçado de cartas e portulanos, que foram suporte científico das Descobertas.

Com Afonso V as conquistas prosseguiram, em Marrocos, embora se tenha tentado novo rumo, com um contrato de comércio, navegação e descobertas, com o mercador Fernão Gomes. Por tal via teríamos seguido orientação comercialista e privada, que tão proveitosa foi para holandeses e ingleses.

A seguir, a personalidade forte do possessivo João II, centralizou o poder em suas mãos, e, perante a união de Castela e Aragão, como sagaz político, evitou que tivéssemos a sorte de Granada, obtendo o melhor, na fixação do meridiano de Tordesilhas — além de acolher a revatilizadora imigração dos judeus expulsos do país vizinho.

A nau do estado teve, nesse rei, o pulso rijo para se opor à absorção ibérica, e nos abriu uma perspectiva universal.

Nessa época, no dizer de Almeida d'Eça, os Pilotos "tentaram o mar perconceituoso e lendário, avançando para o sul". E para o padre Fernando de Oliveira, "o homem do mar fazia-se nas duras lides e os Mestres e Patrões eram os mais experimentados no ofício. Não basta que sejam hábeis para aprender — dizia ele — mas revelar que sejam destros para o fazer".

Ora, isto também fizeram os mareantes normandos desse tempo, tendo deitado na nossa cola, até ao Índico. A "escola do mar" não seria bastante para se fazerem as Descobertas, sem o apoio do rei e da chamada "escola de Sagres", onde se fez da marinharia a arte de navegar, chegando à ciência náutica.

Deste modo, essa preparação trouxe um bafo científico à apreciação do mundo, empregando métodos que tão exaustivamente têm sido estudados pelos historiadores — alguns dos quais foram e são membros desta Academia.

Em 1966, em comunicação à Academia de Ciências, o nosso eminente Presidente, Comandante Teixeira da Mota, documentou e deduziu a origem do ensino dos pilotos, mestres de cartas de marear e fabricantes de instrumentos náuticos, dos séculos XV e XVI, pelo estudo dos Regimentos dos Cosmógrafo-Mór.

Viajando entre Coimbra e Lisboa, Pedro Nunes foi o primeiro desses Cosmógrafos, e já aqui ouvi dizer que fez apreciações falaciosas sobre os navegantes da "escola do mar". Segundo a referida fonte, antes dele, os Pilotos-Mór — recordando João de Lisboa — teriam dado aulas de matemática aos pilotos e oficiais de mar e feito os exames exigidos pelas suas cartas de ofício, levando aquele historiador a concluir que nessa época souberam "criar-se as apropriadas estruturas orgânicas, técnicas e de ensino, correspondentes à grande revolução das comunicações marítimas então operada".

Com o passamento de João II, Portugal ficou sem timoneiro e o monopólio real que então se estabeleceu, arredou-nos do proveitosos rumo econômico das outras nações marítimas.

Venturoso e femeeiro, Manuel I deu curso a manigâncias matrimoniais, expulsou os judeus, permitiu a matança de cristãos novos, arredando da nossa terra a tolerância religiosa. Impante da fugaz riqueza das especiarias, foi o maior comerciante da sua época. Com esse monopólio e a concorrência dos estrangeiros, veio a quebra dos carregamentos do Oriente e o bisonho João III teve de abandonar praças em Marrocos e iniciar a colonização do Brasil.

O piedoso rei reformou e transferiu a Universidade para Coimbra, abrindo as portas aos Jesuítas. No âmbito cultural a mente nacional foi sufocada com a instituição do tribunal do Santo Officio — pondo termo ao renascimento português, orientado pelo experimentalismo físico das navegações e de homens como João de Castro, Duarte Pacheco Pereira e Garcia da Horta. Aceitando o ponto de vista do professor Silva Dias, a partir do último quartel do século XVI, estabeleceu-se “o policiamento da leitura crítica ou doutrinal e a drástica limitação da liberdade de pensar ou divuigar o pensamento”.

Em conferência proferida nos EUA pelo presidente desta Academia, encontrei uma explicação para se ter alcançado o apogeu e tão depressa cairmos “no gosto da cobiça e na rudeza / duma austera, apagada e vil tristeza”.

Nessa conferência, afirmou Teixeira da Mota: “Portugal tinha pouco mais de um milhão de habitantes, cifra extremamente escassa para exercer uma acção colonial e imperial por todos os continentes e através dos mares, sobretudo perante a concorrência que acabaria por se verificar, como se verificou, de outros povos demograficamente mais fortes.”

Por sua vez, o historiador inglês Trevelyan, analisou outro aspecto da impotência peninsular, perante a concorrência, afirmando:

“Na esfera da pura política, o povo inglês tinha desenvolvido instituições onde se conciliavam três coisas que se mostravam incompatíveis nas nações continentais — a eficiência executiva, a fiscalização popular e a liberdade pessoal. Os latinos possuíam Ordens e Côrtes medievais, que não conseguiram adaptar às novas condições determinadas pela aventura marítima, tomando como sistema político a monarquia despótica.”

Por jogos casamenteiros nasceu então um príncipe — que logo foi Imperador — mas, por isso, enredou a Espanha num complexo incompatível de nações continentais.

Até perdermos a independência às mãos do seu herdeiro, Portugal mantivera-se em paz com todas as nações. Mercê da sua política fomos porém arrastados para as suas guerras.

Por sorte nossa, não chegou a verificar-se na Península um total centralismo filipino, porque o rei espanhol instalou a capital — qual Brasília — em Madrid. Desgraça seria se o tem feito em Lisboa.

Assim, os nossos dois primeiros Filipes foram monarcas duma monarquia dualista, luso-espanhola, e talvez a política imperialista do governante Olivares, no reinado do nosso terceiro Filipe, motivasse a revolução de 1640.

Com a emancipação dos holandeses, a sublevação da Catalunha e as nossas deligências diplomáticas, chegamos à milagrosa Restauração e a João

IV. E como a Espanha levou tempo a reagir, deu-nos folga para, com a auxílio de alguns dos seus inimigos, preparar a defesa das fronteiras.

A situação naval não era brilhante. Meia dúzia de galeões desarmados, na Metrópole, enquanto as forças navais do Ultramar lutavam contra as incursões holandeses. Na frente diplomática obtivemos navios afretados, materiais e munições e conseguimos da Holanda uma trégua. Daí, para um observador inglês (Prestage), "os embaixadores terem contribuído para a independência nacional, tanto como os soldados, conseguindo vantagens que pela força não nos seria dado obter".

Passando ao Quadro 3, com João IV, o eixo dos nossos interesses desviou-se para o Brasil — produção açucareira e de pau tintoreiro, cuja exportação seria um dos principais suportes económicos da nação.

Nesse reinado foi criada uma Faculdade de Medicina e uma Aula de Pilotagem. Na Ribeira das Naus funcionou aula de Arquitectura Militar — a seguir transferida, com a designação de Academia Militar.

No dizer de Almeida d'Eça, o oficial de mar deixou de ser o rude navegante, "adstrito às indicações da agulha ou às conhecenças enganosas da terra", verificando-se a carência de Pilotos e Sota-pilotos. Entretanto, o estudo dos astros fora-se integrando num quadro racional e conjunto de leis, e a tarefa iniciada por Kepler — passando por Galileu — ia ser concluída por Newton. Com Descartes, chegaria o racionalismo do seu universo, estabelecendo a correspondência da álgebra com a geometria, ponto de partida da matemática moderna.

Talvez por isso, Teixeira da Mota escreveria nos Anais do CMN: "A ciência náutica portuguesa atingira o apogeu, com Pedro Nunes e João de Castro. A Península Ibérica fôra, na Idade Média, o grande centro de estudos astronómicos, matemáticos e geográficos de toda a Europa, quando três culturas floresciam a par — a árabe, a judaica e a cristã — não faltavam os sábios e os letrados. Já no século XVII, os ingleses e os holandeses tomaram o nosso lugar, e, no século seguinte, apareceram também os franceses entre os cultivadores da Ciência Náutica, embora colhessem entre nós os elementos da sua expansão. Tínhamos entrado na rotina e retrocesso. É que eles aprenderam aquilo que nós esquecemos e que dois séculos atrás nos havia lançado na sua dianteira."

E acrescentava: "Não teria sido só o esgotamento demográfico, a sujeição da Espanha, os fumos da Índia. Faltou o cultivo das ciências matemáticas e astronómicas de que dependia o progresso da navegação, em declínio desde o fim do século XVI."

A cultura, em Portugal, continuava dominada pelos Jesuítas, em todos os graus do ensino.

Com Pedro II, obteve-se a paz com a esgotada Espanha, e quando enfraqueceu o mercado açucareiro europeu, descobriu-se oiro no Brasil.

Houve neste reinado quem tentasse instaurar a industrialização em Portugal, mas foi atacado pelos latifundiários vinhateiros, continuando o ciclo fatalista de comermos riqueza sem a produzir.

Apesar da ocupação filipina nos ter levado o melhor da frota, e porque a Restauração absorvera todos os esforços em campanhas terrestres, ainda assim fomos conseguindo coadjuvar os colonos do Brasil na expulsão de holandeses e franceses, até chegarmos a possuir uma frota de certo valor, com a qual se formou o contingente da nossa participação na guerra da Sucessão de Espanha, e conseguiu a protecção dos comboios de navios mercantes da carreira do Brasil — aí começando a distinção entre as marinhas mercante e de guerra.

No longo reinado seguinte, João V permitiu-se a magnanimidade de acudir a um apelo do Papa, e enviou para o Mediterrâneo — em socorro de Veneza — a frota que derrotou os turcos em Matapan. A maior responsabilidade da Marinha continuava porém a ser a protecção dos comboios mercantes que transportavam as valiosas cargas, de oiro e diamantes, para o “fidelissimo” rei malbaratar.

A propósito, encontrei nos Anais do CMN, o seguinte comentário:

“Essas enormes remessas faziam, por assim dizer, escala por Lisboa e seguiam para outras nações, principalmente a Inglaterra, que nos forneciam os produtos da sua adiantada indústria, encarregando-se não só de nos alimentar e vestir, mas também de nos fornecer os materiais para as nossas edificações — sendo para mais esse tráfico feito em navios ingleses.

Outra parte — não menos considerável — do produto das ricas minas brasileiras era destinado à compra de privilégios apostólicos, bulas e indulgências, no mercado de Roma; à construção de sumptuosos edificios monacais e outras obras de excessivo fausto, dedicadas na maioria ao culto religioso. e, enfim, a outras mil prodigalidades, vaidosos desperdícios e loucas ostentações.”

Entretanto as rivalidades coloniais europeias provocaram conflitos, enquanto a diplomacia portuguesa tentava resguardar a nossa neutralidade. Em tais andanças representou-nos — em Londres e em Viena de Áustria — o embaixador Carvalho e Melo, outro português que fez estágio no estrangeiro antes de nos governar.

Na evolução dos acontecimentos dessa época, interessa destacar que a administração pública foi entregue a três Secretarias de Estado — embora a da Marinha e Ultramar não superintendesse nem no pessoal nem no material. Apesar disso, algum impulso lhe foi dado com a aquisição de navios na Holanda e a construção de outros em Lisboa. Erigiram-se palácios e capelas, enquanto se desprezou a construção naval, em que tínhamos sido mestres.

No âmbito da cultura, foi criada uma Escola de Cirurgia, a monumental Biblioteca da Universidade de Coimbra, a Academia de Fortificações, Artilharia e Desenho e a Academia de História.

Para o objectivo desta exposição, merece referência a entrada em Portugal dos Oratorianos e os alvarás de ensino atribuídos aos padres nêris, que vieram arejar a instrução.

Esgotado porém o ouro do Brasil, esse longo reinado de João V findou na indigência económica, apontando para uma remodelação do aparelho de Estado.

Atentemos agora no Quadro 4. Quiz o destino que o rei chamasse ao governo o embaixador Carvalho e Melo, influenciado pelas correntes ideológicas e económicas da Europa.

Com o calamitoso terramoto de 1755, a tenacidade desse ministro ganhou ascendente e permitiu-lhe apoderar-se da governação e impor o absolutismo do poder do Estado. Para Aquilino Ribeiro "o rei foi ele, porque José I aceitou ser a revestidura do homem duro, terso, vingativo, construtor, dinâmico, e primeiro estadista de espírito internacional que teve a terra portuguesa".

Para o tema subjacente — a Marinha e a fundação da Casa Pia — três personalidades se demarcaram no tempo de Pombal, que vou enquadrar nos acontecimentos da sua época.

Com sorte vária, decorria na Europa a Guerra dos Sete Anos. A pretexto do matrimónio do nosso monarca com a irmã do rei de Espanha, a coligação bourbónica pretendeu que fechássemos os portos à navegação inglesa — ao que Pombal se opôs. Na impossibilidade de defender a neutralidade com as forças existentes, o ministro apressou-se a refundi-las, para o que invocou o tratado de Methween e pediu auxílio militar e pecuniário à Inglaterra.

O primeiro-ministro britânico negou essas obrigações, forçando o embaixador Melo e Castro a manobrar, em Londres, e a obter o apoio do seu Parlamento, onde a voz do chefe da oposição (Pitt) fez votar favoravelmente o nosso pedido. Assim, por influência do rei Hanover seguinte, Pombal contratou o conde de Lippe para refundir a força armada portuguesa.

Lippe instituiu o ensino militar regimental, ministrado por oficiais que o acompanharam, sendo bem conhecida aquela sua recomendação, em ordem — que aqui ouvi citar a um ilustre general e académico recentemente falecido:

"Ser conveniente que o sargento saiba ler e escrever, porque o oficial pode ser fidalgo."

Farei agora referência à primeira figura que, no reinado seguinte, veio a ter intervenção decisiva na organização pedagógica da Casa Pia. Anastácio da

Cunha — para Gomes Teixeira “uma das quatro maiores figuras da Matemática portuguesa — era um humilde lisboeta que frequentou o colégio dos nérís. Sendo inteligente, estudioso e idealista, por iniciativa própria aprendeu Física e Matemática, em leituras na rica biblioteca dos Oratorianos. Com 19 anos, recebeu os galões de oficial num regimento do Minho, que era escola de artilharia e em cujo estado-maior predominavam oficiais ingleses. O merecimento revelado pelo jovem oficial português pode aquilatar-se pelo texto duma carta dum desses estrangeiros, que passo a citar:

“Não posso deixar Valença sem me referir a um dos génios mais extraordinários que tenho conhecido. É tão grande talento matemático que está enfronhado nas obras de Newton, ainda naquelas que por mais obscuras os matemáticos julgam dificultosas de compreensão; pode dizer-se que é um algebrista emérito e bom astrónomo. O que mais admira, porém, é que, sendo mestre em tal ramo do saber, possui vastos conhecimentos de história, filologia e belas artes. É um excelente poeta.”

Daí que, ao deixar Portugal, o conde de Lippe tenha recomendado a Pombal a promoção de Anastácio da Cunha, o que o poderoso ministro não só fez como obteve a sua nomeação para lente de Geometria da Faculdade de Matemática de Coimbra — o que não agradou a outro lente da mesma Faculdade, ex-roupeta de Loiola, também cotado como grande matemático.

Incompatíveis nos ideais, o conflito entre os dois professores viria a ter as consequências mais aviltantes para Anastácio da Cunha, perante a Inquisição — como as que sofrera Galileu.

Por outro lado, o juiz do crime e baixarel Pina Manique, foi nomeado por Pombal intendente dos abastecimentos. Durante a invasão espanhola de Trás-os-Montes, superintendeu nos armazéns da Ribeira das Naus e organizou os transportes e aprovisionamento dos exércitos. Com a chegada de Lippe e da sua legião estrangeira, competiu-lhe também garantir o seu alojamento e assistência, dando provas de bom organizador e recebendo, por isso, mercês do rei e de Pombal.

Coube a Pombal fixar as fronteiras do sul do Brasil — em disputa com a Espanha, desde o reinado anterior. Aconteceu que as deslocações populacionais exigidas pela demarcação fronteiriça, provocaram a amotinação dos nativos, que tinham os Jesuítas como protectores. Depois de duas batalhas sangrentas, os índios foram subjugados e Pombal acusou os missionários da responsabilidade da guerra e de fomentar a formação duma república regional. Tal acusação foi posta para Roma, e, ao termo duma polémica, Pombal expulsou os Jesuítas, da metrópole e do ultramar, confiscando-lhes os bens.

A expulsão dos controladores seculares do ensino em Portugal, provocou profunda revolução cultural — sem falar do custo material da sua presença

ao longo dos séculos, a qual, como escreveu o eminente presidente desta Academia, “não se coaduna com os rios de dinheiro gastos na acção missionária (erro mercantilmente falando) em que não caíram os europeus que sucederam aos portugueses”.

Assim, credita-se a Pombal uma reforma do ensino, assente em três pedras angulares; a instrução primária; o ensino profissional, com uma Aula de Comércio; a reforma da Universidade.

Centralizados há séculos em Coimbra, os estudos universitários estavam reduzidos à miserável Faculdade das Artes, que o ministro julgou “sistema incorrigível, indigno de reforma e aboliu”, substituindo-a pela Faculdade de Filosofia ou de História Natural, acrescentando-lhe a Faculdade de Matemática, ou seja, dando o primeiro passo pela instituição do ensino científico, com vista a transformar este país de teólogos e juristas.

Além disto, criou em Lisboa a Imprensa Régia e o Colégio dos Nobres.

Pombal não tocou nas belas artes, e a arte de curar continuou a ser ensinada em Coimbra.

As artes da guerra foram também deserddadas nessa reforma, ficando-se pelas aulas rudimentares regimentais, instituídas por Lippe. Tanto quando sei, no que respeita à Marinha, continuou a existir a Aula de Pilotagem que, desde o reinado de João IV, era regida pelo Cosmógrafo-Mór — cargo hereditário, o que permite avaliar o fraco mérito desses ensino.

No consulado pombalino ter-se-ia concebido o projecto de enriquecer a frota mas a ideia não foi levada a efeito — por morte do rei e porque o possessivo Angeja, capitão-general da Armada, superintendia no material naval como inepto mandador.

Sabe-se que Pombal tentou criar uma Companhia de Guardas-Marinhas, considerando, à maneira inglesa, que a prática de bordo seria suficiente. Não tardou porém a reconhecer o fraco aproveitamento de tal recrutamento, pelo que a Companhia foi extinta. A seguir experimentou embarcar rapazes — “voluntários-exercitantes” — não tardando também a verificar o mesmo desinteresse. Esses recrutamentos destinavam-se à nobreza, mas o mister era duro demais para a interessar...

Credita-se finalmente a Pombal, a construção do Arsenal de Marinha, em substituição da Ribeira das Naus, desmantelada pelo terramoto.

Projectando-se no futuro, ficou também a Marinha a dever a Pombal a nomeação de Melo e Castro para a sua Secretaria de Estado. Isto porque, mantendo-se este dezasseis anos nessa pasta — após a morte de Angeja, que sempre o contrariou — acabou por ser o inolvidável organizador da Marinha moderna.

Com o falecimento de José I e a subsequente “viradeira” da regência da viúva — principal inimiga de Pombal — este foi demitido e processado — julgo até que ficou a dever a vida ao facto da Regente ter morrido pouco depois.

Melo e Castro permaneceu na pasta da Marinha; Manique na Intendência da Polícia; o tribunal do Santo Officio — que Pombal escravizara ao poder real — levantou cabelo e retomou os antigos foros, apreendendo livros em Coimbra, considerados defesos e pertença do lente de Geometria da Universidade, e encarcerou-o. Concluzos os autos, condenou-o à humilhação dum auto de fé, onde só faltou a fogueira, e a pena de reclusão foi remida por internamento no hospício dos Oratorianos — conhecedores da valia do seu antigo discípulo.

Deste modo, o reinado da “piedosa” Maria I começou por um acto de clemência, fixando residência a Pombal — longe da Côrte — para morrer com os seus padecimentos morais e físicos. Assim, na história de Portugal, não houve segunda Alfarrobeira...

Para Aquilino, o novo chefe do governo “deu ordem para as tropas rezarem o terço; suspendeu a reconstrução de Lisboa; lançou os fundamentos da basílica da Estrela; a Cúria investiu contra a Mesa Censória, que esbulhara as autoridades eclesiásticas do exame e censura dos livros. Desta arte não surpreende que a reforma pedagógica de Pombal sofresse ataque da reacção triunfante”.

Contra tal corrente, Melo e Castro criou a Real Academia de Marinha, para o ensino teórico dos oficiais das Marinhas de Guerra e Mercante. A seguir, restabeleceu a Companhia de Guardas-Marinhas, embora se continuasse a exigir dos candidatos a prova de nobreza ou de filho de oficial superior. Seis anos depois, aumentou os efectivos dessa Companhia com alunos da Academia de Marinha, isto é, verificou-se pela primeira vez o recrutamento dos mais aptos, enobrecidos por mérito próprio, indo assim mais longe do que o Marquês de Pombal.

Finalmente, Melo e Castro criou a Academia Real dos Guardas-Marinhos — aquartelada junto da Sala do Risco — à qual veio a suceder a Escola Naval, enquanto a Academia de Marinha continuava a preparar candidatos para a Armada com a designação de “voluntários”, passando a haver duas escolas preparatórias de oficiais de Marinha.

O grande ministro teve ainda vida para dar novas designações aos postos da Armada, acabando com a anomalia de haver oficiais do Exército, em exercício na Marinha, com retumbantes títulos de sonora adjectivação.

Com o passamento de Melo e Castro, outras reformas ficaram estudadas e foram executadas pelo sucessor, tais como: o Conselho do Almirantado, a Brigada Real de Marinha, Quadros e Lotações dos navios e serviços.

Ficou pois a dever-se-lhe a primeira organização da Marinha e o seu apogeu, colocando-a a par das marinhas do seu tempo. Com ela tomámos parte activa nas batalhas travadas com a República francesa, lutando ao lado da Inglaterra, como seu único aliado com algum valor — cite-se a presença da frota do Marquês de Nisa, no Mediterrâneo, integrada na esquadra comandada por Nelson.

Entretanto, tinham sido dados poderes quase de ministro ao Intendente da Polícia, para sanear a cidade arruinada pelo terramoto.

A sua primeira acção — Gráfico 1 — foi prender homens e mulheres constituindo perigo para a segurança e para o decôro públicos, internando-os em velhas edificações reconstruídas no castelo de S. Jorge, destroçado pelo sismo. Ainda assim, traçando o perfil de Manique, o professor Hermano Saraiva afirmou que "o sentido da sua obra antecipa de muitos anos tudo quanto, no século seguinte se fez no domínio penitenciário, procedendo à reabilitação dos marginais pelo trabalho".

Com os recursos da Intendência, Manique fez surgir oficinas no Castelo, onde 2500 internados trabalhavam na manufactura de lona, brins, cabos de laborar, sedas, meias, etc. — na maioria artigos até aí importados — passando a fabricar-se até os candeeiros da primeira iluminação pública de Lisboa — 770 lampeões de azeite, fornecido pelos moradores beneficiários. Posso até acrescentar que, Melo e Castro, transferiu para ali os delinquentes detidos na "Casa da Estôpa", do Arsenal de Marinha.

Para a "Casa da Força" do Castelo de S. Jorge, contrataram-se mestres estrangeiros e foram importados equipamentos — devendo notar-se que, mais tarde, com a fundação da Cordoaria da Junqueira, os detidos da "Casa da Estôpa" deixaram aquelas oficinas, privando a "Casa da Força" da fabricação dos artigos utilizados pela Marinha e que constituíam sua importante fonte de receitas.

Porém, as rusgas à cidade arrastavam muitas crianças perdidas e abandonadas, que enxameavam pelas ruelas e ruínas, e para as quais a "Casa da Força" não podia ser refúgio apropriado, tão más as companhias que lá encontravam.

Observe-se agora o Gráfico 2 — segundo passo da materialização da ideia de Manique.

Tem de saber-se que pela reforma pombalina, só à nobreza era conferido o direito de saber, pois com a instrução primária gratuita, ao povo ministravam-se as primeiras letras — não precisava de mais. O Colégio dos Nobres era destinado às classes privilegiadas.

Ora, com o orfanato da Casa Pia, Manique criou uma escola de estudos superiores, e, a despeito da rudeza intelectual que alguns lhe apontam, teve o instinto de adivinhar o que talvez não pudesse concluir de leituras inéditas e profundas meditações, não se poupando a esforços para realizar o ideal — liberal e democrático — da educação de indigentes.

Ciente do atrazo geral da cultura, conhecendo a carência de professores, médicos e artistas plásticos, sabendo que as reformas pombalinas não teriam seguimento por estarem desamparadas pela consciência do seu tempo, Manique decidiu fundar um estabelecimento de altos estudos com a tenra matéria-prima à sua guarda. Daí, mais tarde, Latino Coelho dizer que essa escola "foi obra arrojada; singular instituição de quantas assinalaram em

MATERIALIZAÇÃO DA IDEIA DE MANIQUE

1.º PASSO — POLICIAL E CORRECTIVO

(RECUPERAÇÃO DE ADULTOS INDESEJÁVEIS)

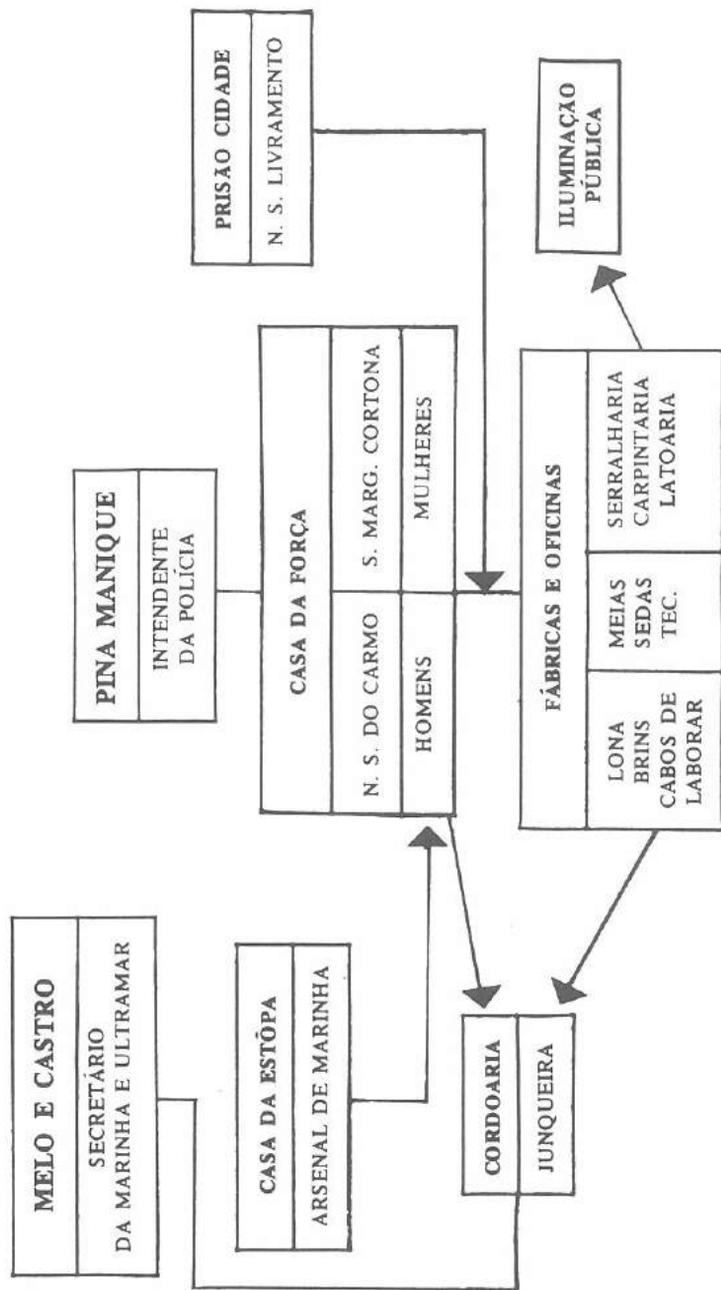
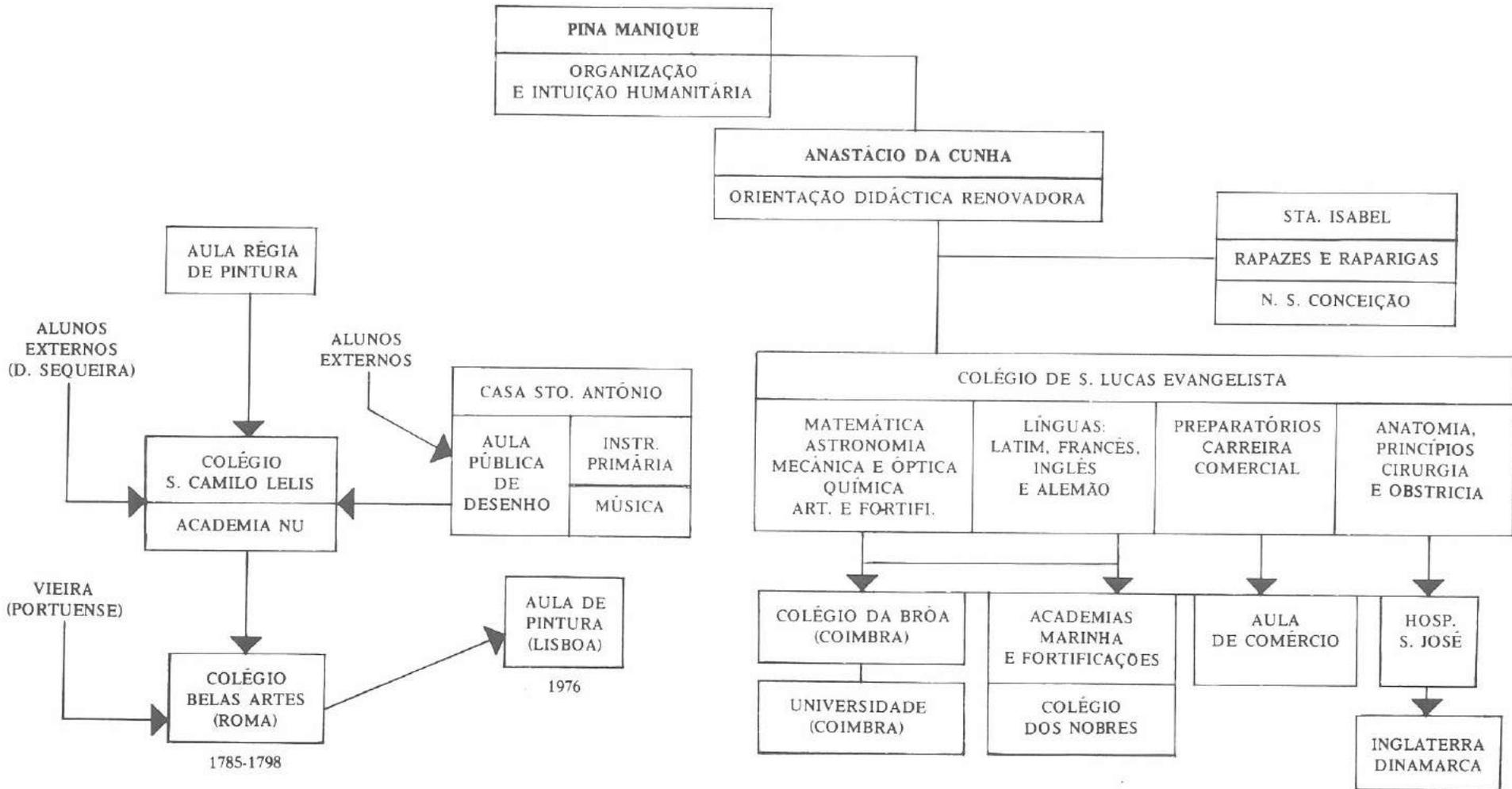


GRÁFICO 2

MATERIALIZAÇÃO DA IDEIA DE MANIQUE

2.º PASSO — CASA PIA. “UNIVERSIDADE PLEBEIA”, DO CASTELO (1780-1807)

(EDUCAÇÃO DE CRIANÇAS ORFAS E ABANDONADAS)



Portugal o derradeiro quartel do século XVIII", acrescentando que ela "foi a Universidade Popular".

São porventura severas as críticas de alguns historiadores ao homem que, sendo um acérrimo defensor da ordem estabelecida, perseguia os pedreiros livres, e que — apesar de colaborador de Pombal — viu os seus poderes aumentados no reinado seguinte. Foi porém esse temido e detestado homem que empreendeu uma das obras humanitárias mais avançadas do seu tempo. Não serão, pois, aqueles — como eu — que beneficiaram, no tempo, da projecção da sua ideia generosa, que se cançam de o recordar. E jámais qualquer outro homem, no decurso de dois séculos, teve memória tão devotadamente venerada pelos casapianos.

Dominando intrigas da Côrte, a animosidade de Duques — contudo apoiado no governo, por Melo e Castro, e, junto da Rainha, pelo seu confessor — Manique teve a inspiração e coragem de buscar no Hospício dos Nêris o proscrito Anastácio da Cunha, fazendo dele o Provisor de estudos da sua escola do Castelo. A estranha e complexa associação dos dois homens, redundou num acto progressivo de que nem Pombal fôra capaz.

Para aquilatar do ideal de Manique, reproduzo os termos dum seu officio para a governação: "Onde se cultivam grandes talentos, pois que entre os indigentes e desamparados, há génios tão superiores que servirão de glória à Nação se esta lhes permitir o continuarem as suas applicações."

Não será isto a imagem do "lente sentenciado", que chamava para junto de si, como regente pedagógico da Casa Pia?

O certo é que o orfanato foi solenemente inaugurado no dia 3 de Julho de 1780, e o ensino iniciado com alguns mestres estrangeiros e a nata dos professores portugueses do tempo. Certas disciplinas constituíram novidade entre nós. Além das primeiras letras, estabeleceu cadeiras de ciências e línguas e até o ensino de Artilharia e Fortificações — caído em decadência no Colégio dos Nobres. Ali ensinou-se alemão pela primeira vez, em Portugal; professaram-se aulas de anatomia e princípios de cirurgia, com novidades, como a obstetrícia.

A seguir, a Casa Pia abriu uma filial em Coimbra — conhecida pela designação popular de "Colégio da Brôa" — donde os alunos frequentavam a Universidade e alguns nela se doutoraram e foram seus lentes. Até me orgulho de dizer que foram lentes da Real Academia de Marinha, Manuel Pedro de Melo, Costa Silveira e António Joaquim de Campos, e que inúmeros alunos da Casa Pia foram officiais de Marinha.

Recentemente, o "Diário de Notícias" reproduziu o frontespício e a primeira página do Tratado de Matemática, de Anastácio da Cunha", para instrução dos alunos da Real Casa Pia", com o seguinte comentário dum especialista:

"Obra mestra da cultura portuguesa, que actualmente desperta interesse no estrangeiro." Chamava ainda a atenção para a "definição de ponto, como

talvez não haja na literatura mundial, e para a relação que existia — na opinião de Anastácio da Cunha — entre os objectos matemáticos e os corpos reais. Relação para a qual a teoria da relatividade voltou a chamar a atenção”.

Isto é mais uma prova de que a obra da inesquecível parelha Manique-Anastácio da Cunha foi uma antecipação no tempo.

Acrescentarei que, cursando as escolas superiores de Lisboa, a Universidade de Coimbra e o Hospital de S. José, alguns alunos especializaram-se em Copenhague, Edinburgo e Londres, na então tão atrasada arte de curar.

Também a música foi ensinada no Castelo, e lá se realizaram concertos musicais, onde despontou a famosa Luiza Todi.

Nas artes plásticas — talvez só como no século seguinte, em França, com a revolução impressionista — a Casa de Manique deu escândalo no ressequido meio lisboeta da época, com a inauguração da Academia do Nú, com modelo vivo, donde os alunos mais dotados — internos e externos — transitavam para uma filial da Casa Pia em Roma. Dessa filial regressaram depois, pintores, escultores e gravadores, que fizeram escola em Portugal numa aula anexa à Casa Pia. Muitos desses artistas foram os principais obreiros das decorações do Palácio da Ajuda.

É bem conhecida uma alegoria do afamado pintor Domingos de Sequeira, designada por “A fundação da Casa Pia”, que pertence ao tesouro do Museu da Arte Antiga. Sendo bolseiro da Rainha, como aluno externo frequentou a Academia do Nú, em Lisboa, e a filial de Belas Artes, em Roma. Pelos entendidos, este artista é considerado um dos maiores pintores do neoclassicismo, em Portugal.

Do mesmo modo, a estátua de D. João VI que é ornamento do átrio do Hospital de Marinha — como sabem, construção iniciada no tempo de Melo e Castro — é obra dum escultor casapiano dessa época, João José de Aguiar — pelos críticos considerada como a sua melhor escultura. Aguiar também é o autor da estátua de D. Maria I, hoje em Queluz; de dez estátuas da entrada do Palácio da Ajuda; e de duas outras nos jardins do Palácio de Belém.

Depois deste breve apontamento do que foram alguns frutos da obra de Pina Manique, tenho de dizer que o Intendente a tudo recorreu para obter recursos para a manutenção da Casa Pia. Por exemplo, notem o seu nome inscrito numa lápide da fachada do teatro de São Carlos — que esteve incorporado na Casa Pia de 1793 a 1854 — e contribuiu para ela com a sua receita. A proveta Casa Pia identifica-se por toda a cidade de Lisboa.

Talvez também não saibam que ela era societária da praça de toiros do Campo Pequeno, inaugurada em 1890, e construída com o seu acordo, a troco do encerramento da sua praça do Campo de Santana, que ali funcionou desde 1832.

Entretanto atente-se no Quadro n.º 5.

Com a campanha do Russilhão e a invasão do Alentejo pela Espanha, além da dispendiosa paz assinada com a França, o revolucionário programa educativo da Casa Pia foi-se comprometendo. Sousa Coutinho assumiu a presidência do Real Erário, impondo rigorosas restrições orçamentais — que levaram a alcunha-lo de “Pombalinho”. A personalidade desse ministro chocou-se com a de Manique, e o luzimento da Casa Pia empalideceu. A seguir, veio uma viragem política — um governo pró-francês em vez de pró-inglês — e Manique passou a sofrer rancores contra ele acumulados, levando-o de pronto a encerrar as filiais da Casa Pia no estrangeiro, à míngua de recursos.

Com o falecimento de Manique, a Casa Pia entrou na decadência. O seu substituto encerrou a filial de Coimbra, entendendo que o orfanato só devia preparar alunos para artes fabris e destinar os melhores às letras, além de considerar que a carência de professores e médicos estava ultrapassada e que os artistas plásticos não interessavam.

Essa mudança de orientação exige que se faça outra citação de Latino Coelho:

“O retrogrado Pina Manique afirmara-se, em Portugal, o mais notável revolucionário do seu tempo.”

O período histórico a que me reportei neste gráfico cronológico, finda com as invasões francesas e a retirada da família real e da cõrte, para o Brasil — no melhor da nossa frota, sob protecção inglesa. E como sabem, além das principais instituições e tribunais, com ela seguiu a Companhia dos Guardas-Marinhas e respectiva Academia, ficando o país com a inexplicável recomendação real de receber os invasores como amigos.

As instalações da Casa Pia, no Castelo, foram tomadas para alojamentos dos soldados de Junot e a instituição eclipsou-se, na trágica neblina da ocupação estrangeira. Todavia devemos dizer que, nos 27 anos da sua existência, a Casa Pia tinha educado mais de 200 órfãos, elevando alguns a níveis culturais sem precedentes.

Passando ao Quadro 6.

Com tão bem sucedido arranque, a Casa Pia não desapareceria, Anos volvidos, quando a Companhia dos Guardas-Marinhas regressou do Brasil e de novo se instalou na Sala do Risco, a Casa Pia já tinha ressuscitado no convento do Desterro, do qual, ao fim de 22 anos, foi transferida para o mosteiro dos Jerónimos.

Despontava o século XIX, chegava-se ao tempo derradeiro da vela. Surgia a máquina de vapor, e, com ela, os navios ganhavam independência do vento e das correntes. Almeida d'Eça diria que "o oficial de marinha manobrista, tático e conhecedor do tempo, ia ser também mecânico, electricista, químico, astrónomo, meteorologista, diplomata, artilheiro, hidrógrafo, e, quantas vezes, fora da sua Corporação, também administrador e governador ultramarino".

Entretanto, sem a grandeza anterior, a Casa Pia continuava a recolher crianças desamparadas, enviando as mais aptas a cursar escolas médias e superiores.

Vou citar só mais um dos seus educandos — dos primeiros a ser recolhidos no Desterro — que deu provas de mérito e também serviu a Marinha.

Como pupilo da Casa Pia, Simão José da Luz Soriano começou por frequentar a Real Academia de Marinha, donde transitou para a Universidade de Coimbra. Ali se incorporou no batalhão académico liberal, sofrendo as privações do exílio — no estrangeiro e nos Açores — e estando presente no desembarque do Mindelo e no cerco do Porto, dando provas de bravura, como artilheiro.

Na Ilha Terceira prestou serviço no sector da Marinha, e, quando completou a formatura em medicina, voltou a servi-la. Nela se reformou como "oficial maior graduado e sub-director geral".

Foi jornalista, deputado e escritor prolixo da história do seu tempo — o que lhe trouxe dissabores. Em velhos Anais do CMN encontrei a seguinte apreciação:

"Em idade já avançada vê os homens e as coisas por um prisma diferente, de outros tempos, e por isso não recua em manifestar a sua apreciação desassombrada de certos factos que, por não poderem recusar-se, até certo ponto empanam a glória de muitas individualidades proeminentes da nossa história do presente século."

Tendo vivido em rigorosa modéstia, reuniu fortuna, e, ao morrer solteiro, Soriano deixou um testamento invulgar que é "rasto luminoso da sua memória". Doou as suas casas de Lisboa à Câmara Municipal, com usufruto e dinheiro para nelas se abrir uma escola pública — em rua que ostenta hoje o seu nome; dotou a Casa Pia com um legado para manutenção perpétua de três alunos em cursos superiores e deixou-lhe a sua biblioteca — o mesmo fazendo à Misericórdia de Coimbra, além de deixar um dote de casamento para doze raparigas pobres.

Ainda, como dádiva notável desse testamento, deixou capitais para a construção da estátua de Afonso de Albuquerque — como reza a inscrição da sua base — e providenciou para se construírem os cenotáfios (que designamos

QUADRO 6

PERÍODOS	FACTOS		DA CULTURA		DA MARINHA	
CONSTITUCIONALISMO	5	JOÃO VI (1816-26)				
	1820	REVOL. LIBERAL (PORTO)				
	1820-29	INDEP. COLÓNIAS ESPANHA	1821	EXTINÇÃO DA INQUISIÇÃO		
	1821	CORTES CONSTITUENTES REGRESSO FAMÍLIA REAL				
	1822	REIJURA CONSTITUCIONAL <i>INDEPENDÊNCIA BRASIL</i>				
	1823	SUPRESSÃO DA CONSTITUIÇÃO				
	1824	DESTERRO DE MIGUEL		LUZ SORIANO (1802-91)		
	1826	MORTE DE JOÃO VI				
	1825-28	<i>REGÊNCIA</i> , ISABEL MARIA CARTA CONSTITUCIONAL			1825	C.ª G. MARINHAS REINSTALADA ÚLTIMAS NAUS PARA A ÍNDIA
	1828	REVOL. ABSOLUTISTA				
	1829	RESISTÊNCIA LIBERAL (TERCEIRA)				
	1832	DESEMBARQUE MINDÉLO				
	1832-34	GUERRA CIVIL				
		MARIA II (1834-53)	1833	<i>CASA PIA (JERÓNIMOS)</i>	1832	SUPRESSÃO DA PRÓVA DE NOBREZA PARA ADMISSÃO NA C.ª G. MARINHAS
	1833	EXTINÇÃO ORDENS RELIGIOSAS (MASC.)				
	1836	PROCLAMADA CONST. 1822			1833	PRIMEIROS NAVIOS A VAPOR DA ARMADA
	1838	CONSTITUIÇÃO DEMOCRÁTICA				
	1842	RESTAURAÇÃO CARTA CONST.	1837	EXTINÇÃO DO COLÉGIO DOS NOBRES — ESCOLA POLITÉCNICA, <i>ESCOLA DO EXÉRCITO</i>	1836	SUPRESSÃO BRIGADA NAVAL
	1846	REVOL. "MARIA DA FONTE"			1837	BATALHÃO NAVAL
	1853	MORTE DE MARIA II		FERREIRA LAPA	1845	EXTINÇÃO ACAD. G. MARINHAS ESCOLA NAVAL

por túmulos) de Vasco da Gama e de Camões — hoje nos Jerónimos. Neles se leem as inscrições desse legado, em letras doiradas.

Voltando aos Anais do CNM, neles escreveu Almeida d'Eça:

“Com moderada concorrência e reduzida solenidade foi inaugurado em 3 de Outubro de 1902, o monumento ao maior político do império colonial português do século XVI. Por isso bem haja a memória de Luz Soriano, que deixou parte importante da sua fortuna para se erguer aquele monumento — oxalá o seu exemplo fosse imitado por quem o podesse fazer.”

Na presente viragem da História — época da conquista do espaço — meditando no significado místico do nosso nacionalismo, num mundo perplexo e receoso da falência do seu progresso tecnológico, exige-se que, na paz, a Armada vigie os portos e fiscalize a ZEE, para sua “ocupação efectiva”. E na estratégia das superpotências, parece continuarmos a dispor duma posição geográfica — chave, no cenário do Ocidente.

“Como plataforma aero-naval e porta-aviões ibérico” — assim nos classificou o brigadeiro Firmino Miguel — integrámo-nos na NATO, esperando que a Armada responda presente, embora levemente tenha abdicado dos seus aéreos.

Eis porque, tendo evocado factos passados, não quiz deixar de referir o presente, tendo para mim que o bem e o mal continuará a ter aspectos decisivos no mar, pelo que me atrevo a por no presente o pensamento do saudoso professor Hernâni Cidade, com o qual iniciei esta exposição:

“A beira do Tenebroso Atlântico continuará a ser a nossa principal fonte de vida.”

Termino na convicção de ter valido a pena trazer aqui a Casa Pia.

Afirmo não estar só, como seu educando que, no presente, serviu a Armada. Coligi um quadro de honra doutros oficiais que ultimamente a serviram. Nele anotei nomes de alguns “gansos” que, já neste século, foram gente grande nos seus quadros.

Alguns dos presentes certamente os conheceu e recorda.

Assim ponho termo a esta correria pela História, agradecendo a vossa condescendente atenção.

O generoso espírito da Marinha rescende hoje no seu Museu, tendo por vizinha a Casa Pia e com ela partilhando os acanhados restos da vasta área que foi pilhada ao seu património.

Neste momento, a responsabilidade da gestão e progresso das duas instituições, pertence ao senhor almirante Leal Vilarinho e ao senhor engenheiro Peixeiro Simões — como seus Director e Provedor — a quem,

como oficial da Armada e ex-aluno da Casa Pia presto homenagens de camaradagem e amizade, fazendo votos para que, com o mesmo entendimento que se verificou entre Melo e Castro e Pina Manique, alcancem as melhores soluções para a integração nos Jerónimos das instalações da Marinha e dos espaços de recreio, campos de jogos e instalações da Casa Pia.

QUADRO DE HONRA DOS ÚLTIMOS OFICIAIS DA ARMADA CASAPIANOS

MARINHA

VICE-ALMIRANTE MARIANO DA SILVA
CONTRA-ALMIRANTE JOÃO DE FREITAS RIBEIRO
CONTRA-ALMIRANTE JULIO MILHEIRO
CAP.-MAR-E-GUERRA JOSÉ DE FREITAS RIBEIRO

ENG. CONSTRUCTORES NAVAIS

CAP.-TENENTE ALFREDO ÁVILA DE MELO

MÉDICOS

CAP.-MAR-E-GUERRA AUGUSTO MIRANDA

ENG. MAQUINISTAS NAVAIS

CAP.-FRAGATA FERREIRA FREITAS
CAP.-TENENTE ESTEVÃO CATALÃO

BIBLIOGRAFIA

- Hernâni Cidade — *O mar na formação e robustecimento, na defesa e ilustração de Portugal* (Memórias do CEM — 1972). *Lições de cultura e literatura portuguesas* (Coimbra Editora, 1948).
- Almeida d'Eça — *Lições de história marítima geral* (1973).
- Celestino Soares — *Quadros navais*.
- Teixeira da Mota — *Os regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal* (1966). *Conferência na Universidade de Indiana* (Anais do CMN — 1976).
- Fernão Lopes — *Crônicas de D. Fernando e D. João I*.
- G. M. Trevelyan — *História da Inglaterra* (Cosmos — 1941).
- B. Jesus Caraça — *Conceitos fundamentais da Matemática* (1951).
- Gama Barros — *História da Administração Pública em Portugal*.
- Van Loon — *História da Humanidade* (Globo — 1935).
- Aquilino Ribeiro — *Príncipes de Portugal. Suas grandezas e misérias e Anastácio da Cunha — o lente penitenciado*.
- César da Silva — *História da Real Casa Pia de Lisboa* (1896).
- F. A. Oliveira Martins — *Pina Manique. O político, o amigo de Lisboa*.
- M. F. Mónica — *Educação e sociedade no Portugal de Salazar* (1978).
- J. Augusto França — *A arte portuguesa de oitocentos* (1979).
- Mendes dos Remédios — *História da Literatura Portuguesa* (1930).
- Dicionário Portugal* (1906).
- Anais do Clube Militar Naval* — 1882, 1888, 1902, 1929 e 1973.
- Mensário O Casapiano (1970).

ACADEMIA DE MARINHA

A GENÉTICA

— Um domínio com interesse crescente
para a Oceanografia Biológica Aplicada

POR

ANTUNES CORREIA

LISBOA — 1987

A Genética

– Um domínio com interesse crescente
para a Oceanografia Biológica Aplicada

*Resumo de Comunicação apresentada pelo Dr. Antunes
Correia à Academia de Marinha na sessão de
16 de Abril de 1980.*

O autor apresentou algumas das contribuições fundamentais que a Genética pode trazer para a Oceanografia Biológica Aplicada. Sendo a ciência central de toda a biologia, tem a Genética vindo a ser utilizada ainda que de modo muito precário, na investigação das pescas. O autor destacou duas áreas em que esta ciência se tem revelado particularmente importante para o estudo da biologia aquática.

Em primeiro lugar referiu-se à importância do estudo das marcas genéticas para uma correcta caracterização de populações de peixes, a qual é da maior importância para a avaliação de recursos e para a aquacultura. De facto, disse, o estudo de alguns sistemas como os polimorfismos bio-químicos têm-se revelado bastante promissores para o estudo das migrações, controles de acasalamentos ou mesmo para identificação de espécies. É assim que foram revistos dados existentes na literatura mundial sobre o assunto, ao mesmo tempo que apresentou os resultados preliminares de trabalhos efectuados no Departamento de Genética da Escola Superior de Medicina Veterinária a propósito da sardinha, do trombeteiro e de diversas outras espécies onde o estudo destes problemas se pode revelar de grande utilidade. Apontou do mesmo modo a importância que estas metodologias têm para caracterização de espécies já depois de transformadas como sucede, por exemplo, no caso da filetagem ou outras operações industriais.

Em segundo lugar e face às potencialidades que o país apresenta em matéria de aquacultura de águas marinhas, salobras ou doces o autor apresentou os fundamentos e importância do melhoramento genético dos peixes para o aumento da produtividade global em aquacultura.

ACADEMIA DE MARINHA

Pesquisas Arqueológicas Subaquáticas
de Galeões Espanhóis e Naus Portuguesas

POR
ROBERT F. MARX

LISBOA — 1987

Pesquisas Arqueológicas Subaquáticas de Galeões Espanhóis e Naus Portuguesas

*Resumo da comunicação de Robert F. Marx à Academia
de Marinha na sessão de 7 de Maio de 1980*

DURANTE os anos de 1960, 1961 e 1962, em que realizou pesquisas nos arquivos de Índias, em Sevilha, o Sr. Robert Marx realizou explorações arqueológicas subaquáticas nas costas espanholas da região de Cádiz, sob a direcção do Museu Arqueológico de Cádiz. Durante estas pesquisas o Sr. Marx localizou despojos de 55 naufrágios distintos, alguns dos quais datam do período do fenício.

Posteriormente, no Líbano, o Sr. Robert Marx colaborou estreitamente com a UNESCO e com o Museu de Arqueologia, tanto em explorações subaquáticas de Byblos, como de Sidon, e também de Tiro.

No passado ano de 1979 e no presente ano de 1980 trabalhou no Brasil, donde chegou recentemente, nomeadamente na Baía de Todos os Santos, onde obteve a colaboração do Museu da Marinha do Rio de Janeiro. Neste país localizou o Sr. Marx vários navios naufragados nos séculos XVI, XVII e XVIII.

Foram exibidos igualmente diapositivos que ilustraram os trabalhos do Sr. Marx relativos a exploração de despojos de naufrágios datando da época dos descobrimentos e do império colonial nas Índias ocidentais.

Foi também passada um filme ilustrando a escavação dos despojos do «Nuestra Señora de las Maravillas», galeão naufragado nas ilhas Bahamas em 1656, e descoberto e explorado pelo Sr. Marx em 1972.

ACADEMIA DE MARINHA

A HISTÓRIA DA ILHA DE ARGUIM

POR
THEODORE MONOD

LISBOA — 1987

A História da Ilha de Arguim

*Resumo de comunicação do prof. Theodore Monod à
Academia de Marinha em 15 de Maio de 1980*

O comandante Teixeira da Mota, que presidiu à sessão fez, a apresentação do orador, lembrando que ele começou a sua actividade científica na Mauritània, nos anos vinte, ao serviço do Museu Nacional de História Natural de Paris, do que é hoje professor honorário, trabalhando, sobretudo, no domínio da biologia marítima, e que fez o serviço militar como meharista, no Saará, onde voltaria, no futuro, numerosas vezes em missões científicas. Em 1938, foi-lhe dado o encargo de dirigir o recém-criado Instituto Francês da África Negra e, apesar da guerra mundial, conseguiu lançar a sua estrutura e actividade em bases sólidas, durante cerca de um quarto de século em que esteve à frente dos seus destinos, contribuindo decisivamente para que se tornasse num dos mais reputados organismos científicos de toda a África. Deve-se-lhe a iniciativa da realização da primeira Conferência Internacional dos Africanistas Ocidentais reunida em Dacar, em 1945, seguida da segunda, realizada em Bissau em 1947, por ocasião das comemorações do V Centenário do Descobrimento da Guiné, e que — realçou o comandante Teixeira da Mota — muito se ficou a dever ao dinamismo e clarividência do governador de então, o almirante Sarmento Rodrigues. Datam dessa época as excelentes relações dos portugueses do Centro de Estudos da Guiné com os cientistas do Instituto Francês da África Negra.

O presidente da Academia de Marinha salientou ainda a valiosa colaboração dada pelo prof. Théodore Monod ao Congresso Internacional de História dos Descobrimentos efectuados em Lisboa, com a apresentação de um erudito estudo sobre a cartografia antiga da ilha de S. Tomé. Ultimamente, deve-se-lhe um pequeno estudo com a identificação das «rosas de Santa Maria», trazidas por Gil Eanes ao Infante D. Henrique após dobrar o cabo Bojador. Em conclusão, o comandante Teixeira da Mota referiu

que, dados os seus excepcionais conhecimentos sobre o Saará e a zona confinante do Atlântico, o prof. Théodore Monod era a pessoa particularmente indicada para falar sobre a história, tão pouco conhecida, da ilha de Arguim e da fortaleza que os portugueses aí ergueram em meados do século XV e onde permaneceram durante perto de dois séculos. É ainda de salientar que o prof. Théodore Monod é o presidente da associação de apoio do Parque Nacional do Banco de Arguim, criado em 1976, de uma riqueza excepcional em avifauna.

Manifestando o seu gosto em falar na nossa Academia de Marinha, o prof. Théodore Monod, que é também membro da sua congénere francesa, apresentou seguidamente a sua comunicação sobre o tema «A história da ilha de Arguim». Começou por referir que ela se situa na baía do mesmo nome, na Mauritânia, próximo do cabo Branco e que é a única, na região, com água doce. Isso explica a sua ocupação pelos homens do período neolítico e, nos meados do século XV, pelos portugueses, que aí elevaram uma feitoria fortificada, o «castelo de Arguim», o qual, atacado por franceses de La Rochelle em 1595, foi ocupado pelos holandeses em 1633. Em 1678, holandeses ao serviço de Brandeburgo instalaram-se lá. O «período prussiano» durou até 1721, com uma primeira ocupação francesa, seguida de uma curta reaparição da Wetindische Compagnie, de uma nova chegada dos franceses e enfim, em 1728, da demolição do forte.

A história de Arguim resume-se, desde então, a numerosas missões hidrográficas, primeiro inglesas e depois francesas, e ao desenvolvimento da pesca industrial: a construção mais visível da ilha é constituída pelas ruínas de uma fábrica. Finalmente, em 1976, foi criado o Parque Nacional do Banco de Arguim, para a protecção de uma prodigiosa fauna de aves do mar. No futuro, os visitantes do Parque poderão deslocar-se ao local do «castelo de Arguim», cujas ruínas se projecta limpar, com vista a restituí-lo ao seu plano primitivo.

No final, houve perguntas e comentários por alguns dos presentes. O presidente da Academia, comandante Teixeira da Mota, a propósito da existência de um culto de Santo António, antigamente, em Arguim, revelado pelo conferencista, lembrou que ele se verificaram em S. Jorge da Mina, do que ainda encontraram importantes vestígios os missionários católicos que, há um século reiniciaram a sua actividade no moderno Estado de Ghana. Foi também evidenciada pelo conferencista e pelo presidente da Academia a importância da actividade piscatória dos portugueses na região, exercida ininterruptamente desde há mais de cinco séculos, sendo de referir que os mouros, nos tempos antigos, pagavam aos portugueses da fortaleza um tributo em pescado.

ACADEMIA DE MARINHA

A elaboração
de uma carta de princípios
para o ordenamento
do Litoral da Europa

POR

LUÍS VALENTE DE OLIVEIRA

LISBOA — 1984

A elaboração de uma carta de princípios para o ordenamento do Litoral da Europa(*)

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor LUÍS VALENTE DE OLIVEIRA na Academia de Marinha em 21 de Maio de 1980.

1. GENERALIDADES

Os últimos cem anos representaram, no domínio dos conhecimentos científicos e técnicos adquiridos e na sua difusão e aplicação, muito mais do que os cem mil antecedentes. Foi um século de ruptura, no campo do saber, dos conhecimentos e da informação e, conseqüentemente no das acções, dos costumes e da política. Foi também o século do alargamento de âmbito das conseqüências de cada tipo de actuação e da globalização dos resultados de cada decisão. No extremo, e pela primeira vez na história dos homens, nós podemos todos desaparecer como resultado da nossa própria acção; e, mesmo sem considerar essa situação limite, se não atentarmos em todos os aspectos daquilo que fazemos, podemos ir favorecendo, por via da nossa falta de cuidado ou inconsciência, a degradação progressiva das nossas condições de vida que acabarão por determinar tensões insuportáveis e gerar, elas próprias, gestos prenhes de conseqüências que dificilmente sabemos antecipar.

A última década foi fértil em gritos de alarme acerca dos limites impostos pelos recursos disponíveis. Fizeram-se também exercícios diversos

* Uma grande parte do conteúdo desta comunicação corresponde ao texto do «Projecto de Carta Europeia do Litoral», actualmente em elaboração pelo Comité Permanente da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da C.E.E. O expoente é delegado executivo adjunto do Grupo para o Litoral, dentro daquele comité, e a divulgação da matéria em causa foi devidamente autorizada, sujeita, porém, ao aviso prévio de que se trata de assunto ainda em estudo. Todas as críticas ou observações são antecipadamente agradecidas.

de avaliação das necessidades de uma população cujo crescimento levará a que daqui a vinte anos coexistam no globo mais seres humanos do que os que, retidos e acumulados, sobre ele viveram desde sempre. E adquiriu-se, progressivamente, uma visão sistémica do que é o universo ou qualquer das suas partes, a qualquer escala que as vejamos.

Em face disso e conforme o pendor de cada um, as atitudes face à realidade exterior vão desde o optimismo confiante na capacidade ilimitada da Ciência e da Técnica para resolver todos os problemas, à medida que eles se forem pondo, até à paralisia dos prisioneiros da comprovação de que tudo influencia tudo e que, por isso, não agem com medo de cometer erros irreparáveis. É evidente que nem uma nem outra são cordatas e que a virtude estará na posição de estudo aplicado dos sistemas e de actuação cautelosa sobre os seus elementos. Porque algo se tem que fazer e convém que o façamos bem feito, não nos resta outra solução que não seja a da análise exaustiva da realidade, a da avaliação criteriosa dos limites que ela impõe, a do estabelecimento de patamares para a nossa actuação que tenham tais balizas em consideração e a da submissão consciente e convicta à força das leis que regem as coisas.

Todas estas generalidades se aplicam ao caso do litoral, e da sua exploração e protecção. É dele que, a seguir, vamos tratar.

2. O LITORAL

Como tal considerarmos a faixa de contacto entre o espaço terrestre e o espaço marítimo numa largura variável, correspondente à extensão em que, em qualquer das bandas, se fazem sentir os efeitos da presença próxima da outra. Ela é, assim, de amplitude indelincável com generalidade, dependendo das características orográficas e de ocupação da banda terrestre, das correntes e dos fundos na banda marítima, dos ventos, da latitude e de muitos outros factores cuja conjugação há-de facultar os critérios de delimitação das zonas de influência mútua. Esta poucas vezes será descontínua de modo que subsiste, naturalmente, o problema da fixação dos níveis que representarão os limiares de sucessivos estratos de interacção.

Constituindo esta definição um problema de monta que, em bom rigor, nos deveria merecer tratamento demorado, vamos ultrapassar as suas dificuldades e pormenorização e, deixando-a nos termos fluídos anteriores, caracterizar brevemente o papel essencial que, para todos nós, o litoral desempenha.

Representando uma zona de contacto entre dois sistemas com suportes físicos tão distintos, o litoral é naturalmente uma área de equilíbrios frágeis. E, sendo uma zona de trocas entre o meio terrestre e o meio marinho, ela desempenha um papel importante na manutenção de condições que se repercutem na nossa vida, por ser a camada superficial dos mares a única onde se reproduz a sua flora e a zona infra-litoral aquela em que se processa a maior parte da reprodução da fauna que habita os mares.

Considerando, por outro lado, o mar como suporte de um modo de transporte fundamental para as trocas comerciais internacionais, nacionais e regionais e, por conseguinte para a vida económica mundial, a banda marítima próxima das costas está particularmente ligada ao desenvolvimento económico, representando uma área estratégica importante na reestruturação da economia.

Esta constitui, ainda, o sustentáculo de actividades económicas e sociais específicas, geradoras de emprego e fonte de recursos diversificados e indispensáveis à subsistência das populações.

Por outro lado, a banda terrestre, tem representado ao longo dos tempos — e já o foi mais do que agora — uma faixa privilegiada em termos de acessibilidade. Por isso se fixaram muitas populações ao longo das costas e foi preciso esperar pelo progresso tecnológico dos transportes terrestres para se assistir à localização de grandes concentrações de actividades longe do alcance do mar ou dos prolongamentos que os seus braços, os rios e os canais representam. Mas, ainda hoje, o litoral exhibe vantagens que, neste domínio, deverão ser contrapostas às economias externas ou de aglomeração que certas super-concentrações demográficas apresentam. A maior parte das vezes, tais economias são falaciosas porque resultam da dilatação artificial das vantagens relativas, por via da afectação exagerada de meios à ultrapassagem de limiares pouco sensatos da acessibilidade interna e externa dessas concentrações de população.

E, considerando a situação de países com grande peso continental, nos quais os habitantes das zonas interiores estão submetidos a uma pressão crescente decorrente da vida em centros urbanos com poucas janelas abertas para o contacto com a Natureza, o litoral assume uma função importante no domínio do recreio físico e psíquico e na satisfação de necessidades estéticas e culturais da pessoa humana.

Vemos, assim, que qualquer das faces do litoral exhibe atributos que dependem da outra, o que constitui uma primeira mas definitiva razão para serem contempladas em conjunto no seu estudo e nas acções que tenham qualquer delas por objecto.

3. OS PROBLEMAS CRESCENTES DO LITORAL

Mas ambas têm experimentado um agravamento das suas qualidades naturais por razões que nos ultrapassam ou, na maior parte das vezes, por actuações que estão perfeitamente dentro do nosso alcance dominar ou minimizar nos seus inconvenientes.

Ao longo das últimas décadas tem-se observado uma elevação contínua do nível do mar, tendo como consequência uma gradual transgressão e a destruição de muitas obras de protecção da costa. Isto bastaria para ela nos merecer atenção.

Mas a acção dos homens é incomensuravelmente mais ameaçadora, pelo menos a curto prazo:

Durante os anos 70 multiplicaram-se os acidentes marítimos graves, cada um deles representando um foco de poluição severo, especialmente no que respeita aos hidrocarbonetos. Mas as concentrações urbanas e os seus esgotos e lixos não tratados ou insuficientemente neutralizados, a utilização crescente de produtos químicos na agricultura e na indústria e a indisciplina inconsciente ou negligente que leva a tratar os cursos de água como caneiros de esgoto, determinaram uma pressão espoliadora sobre os mares que só pela gradação do seu agravamento consegue disfarçar, face aos primeiros, a sua amplitude.

Acresce, na banda terrestre, o desordenamento urbanístico determinado por uma pressão crescente de utentes permanentes ou esporádicos, cada vez mais numerosos e a maior parte das ocasiões não submetidos a regras de ocupação do espaço que ponham o interesse de todos acima da conveniência transitória de alguns.

Assiste-se também à destruição, muitas vezes irreversível, de ecossistemas naturais por via da conjugação dos factores precedentes ou pela ausência de conhecimentos científicos suficientes.

Numa outra ordem de problemas situa-se o desemprego ou sub-emprego de populações afectadas pela destruição de recursos naturais ou, quando há grandes concentrações urbanas continentais, pela atracção que elas determinam sobre os que buscam um posto de trabalho e que, abandonando o litoral, lhe impõem uma vocação de segunda ordem e, naturalmente, uma assimetria de desenvolvimento em relação aos centros mais evoluídos.

4. OS PROBLEMAS PARTICULARMENTE GRAVES DO LITORAL EUROPEU

Todos estes problemas se põem de modo particularmente agudo na Europa:

Esta constitui a mais importante zona de concentração humana, urbana e industrial do globo. Na maior parte dos países há uma interpenetração profunda entre o mar e a terra ou, pelo menos, faz-se sentir prolongadamente no seu interior a influência marítima. Existem dois mares quase fechados — o Mediterrâneo e o Báltico — nos quais se põe, de forma aguda, o problema da renovação das águas face a uma poluição crescente. Diante de uma grande extensão das suas costas passam os maiores fluxos de tráfego marítimo mundiais, agravando-se a sua concentração junto dos estreitos, canais ou cabos que têm de ser atravessados ou contornados; os riscos de acidentes vêm-se, assim, aumentados nesses pontos e a experiência dos últimos anos comprova esse perigo.

Como se sabe e se sofre, a Europa não é auto-suficiente de recursos energéticos e de matérias-primas. Os primeiros já determinaram programas intensivos de pesquisa e exploração dos fundos marinhos, o que permitiu a ocorrência de alguns acidentes. A sua probabilidade vai, naturalmente, aumentar, o que exige uma contrapartida de vigilância e protecção.

No que respeita aos recursos naturais do próprio meio marinho — a flora e a fauna — eles correm riscos de esgotamento acelerado pela convergência dos efeitos da poluição e de uma exagerada exploração. Isto aplica-se particularmente aos peixes, às algas, aos moluscos e aos crustáceos.

Mas as ameaças são também visíveis na banda terrestre. A paisagem litoral e o património arquitectónico das zonas costeiras estão sob constante perigo, devido à ocupação desordenada, mal adaptada e excessiva de que são objecto. A qualidade arquitectónica e de construção da maior parte das edificações, dados os seus fins, é de grande pobreza, generalizando-se um tipo monótono e ordinário de habitações que hão-de perdurar por algumas gerações.

Por outro lado, ainda, a pressão da construção urbana determina, muitas vezes, a destruição de dunas, fonte de inertes que a falta de avaliação de consequências torna barata.

5. O CENTRO E A PERIFERIA MARÍTIMA DA EUROPA

Por razões que não é oportuno agora analisar detidamente, a Europa tem visto agravarem-se as assimetrias de desenvolvimento no seu seio.

Com certeza que as economias externas e de aglomeração antes referidas têm contribuído para o fortalecimento de uma zona central muito industrializada, muito rica de serviços, activa nas trocas de toda a ordem e continuamente adaptada fisicamente às exigências das actividades expandidas que alberga. O coração dessa zona pode grosseiramente ser definido pelo triângulo que tem por vértices Birmingham, Amsterdam e Milão, por eixo o Reno e o Ródano e por válvulas maiores para o exterior os portos de Rotterdam, Marselha, Havre, Antuérpia, Génova e Londres.

A periferia marítima da Europa tem vindo progressivamente a ser a sua parte mais pobre, aquela em que menos investimentos se têm feito e que menores adaptações tem experimentado, acumulando tudo isso com a fragilidade que lhe advém do seu carácter litoral e com as consequências nefastas que o desenvolvimento de outras áreas ou o seu próprio desordenamento lhe impõem.

O litoral europeu sofre, assim, a dois títulos — sofre porque é litoral e sofre porque constitui a periferia de um sistema em que as assimetrias se têm vindo a alargar, tornando-se o centro progressivamente mais rico, mas também mais vulnerável e representando as regiões marítimas o que na Convenção de Galway, em 1975, se chamou de Europa de segunda.

6. A PROTECÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DO LITORAL

Estamos, assim, diante de uma dupla ambição: queremos proteger uma zona sensível e de equilíbrio frágil e, por outro lado, desenvolvê-la e mobilizar todas as suas potencialidades para bem das suas populações e, em última instância, para satisfação de todos. Estes dois objectivos têm que ser conciliados, definindo, a par e passo, os limites ou condicionamentos das acções concretas a levar a cabo.

O equilíbrio do desenvolvimento económico europeu a favor da sua periferia marítima poderá, assim, assentar, em grande parte, na mobilização das potencialidades específicas do litoral e, nomeadamente, no desenvolvimento ou adaptação das actividades agrícolas, da pesca, das indústrias do litoral e dos portos; no lançamento de novas actividades ancoradas nos estudos oceanológicos (aquacultura, exploração dos fundos marinhos, fontes de energia marinha, etc.); no fomento de um turismo adaptado a cada região e respeitador do seu património natural, paisagístico e cultural; e na exploração das propriedades regeneradoras e curativas do mar e do litoral.

Tudo isto tem, porém, que ser feito por via de uma ocupação do espaço adaptada às características de cada zona, assegurando-se a observância de normas rigorosas no que respeita à poluição, vinda do mar ou da terra, por ela constituir uma ameaça permanente a qualquer daquelas actividades.

Somente através da adopção de uma política integrada de desenvolvimento, da qual o ordenamento físico é parte indissociável, se poderão conciliar os objectivos aparentemente antagónicos de protecção e desenvolvimento do litoral. Para tal têm de se desenvolver estudos, sensibilizar as populações, definir normas e estabelecer leis e afeiçoar aos resultados o comportamento passivo ou activo de cada um dos agentes.

7. A NECESSIDADE DE UMA ACÇÃO CONCERTADA

Todas as medidas anteriores reclamam uma acção concertada e vigorosa, numa primeira fase à escala da Europa mas progressivamente envolvendo os restantes países, especialmente os que são ribeirinhos do Mediterrâneo e do Báltico. A amplitude dos fenómenos observados e a rapidez da sua evolução impõem que se vençam com determinação os obstáculos que sabemos antecipar. E estes não são de pouca monta:

- O interesse de cada um dos Estados pelos problemas do litoral difere muito de uns para os outros, de acordo com a sua sensibilização para os problemas da protecção e conservação do ambiente e com a sua tradição marítima;
- A experiência adquirida relativamente às medidas de conservação e protecção é muito diversa, dependendo até do número e gravidade de certos acidentes sofridos. Ela condiciona naturalmente a capacidade para dominar o problema.
- A atitude das populações, no que respeita à conservação do património natural e cultural é muito diferente de país para país. O seu grau de desenvolvimento, a pressão demográfica e a sua tradição cultural contam-se entre os factores que a condicionam.
- A legislação e os regulamentos respeitantes ao litoral são dificilmente comparáveis de um país para o outro e o acatamento que eles merecem é também distinto, segundo as regiões.

Estas são dificuldades reais que tornam mais complexa a solução de um problema que se apresenta cada vez de forma mais aguda e com

carácter de interdependência mais acentuada. Cada país está cada vez mais dependente da acção dos outros para a protecção e conservação do seu próprio litoral, o que naturalmente implica uma actuação coordenada e vigorosa de todos.

Por isso se tem aplicado a Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Comunidade Económica Europeia na preparação de um projecto de uma carta de princípios para o ordenamento do litoral, na dupla óptica do seu desenvolvimento e protecção.

Por outro lado, o próprio Tratado de Roma, visando a aproximação progressiva das políticas económicas dos Estados membros, a promoção de um desenvolvimento harmonioso das actividades económicas no conjunto da Comunidade, a sua expansão contínua e equilibrada, uma estabilidade acrescida, uma elevação acelerada do nível de vida e relações mais estreitas entre os seus membros (Art. 2.º) determina a cooperação do domínio que tratamos. E a ele próprio (Art. 100.º) se podem ir buscar os fundamentos para uma aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados membros que tenham uma incidência directa sobre o estabelecimento ou funcionamento do mercado comum.

A acção a empreender deve organizar-se, numa ordem lógica, que corresponda às sete fases seguintes*:

- 1) O Conhecimento;
- 2) A Informação;
- 3) O Planeamento;
- 4) A Regulamentação;
- 5) A Coordenação;
- 6) O Financiamento;
- 7) O Controlo.

Mas, para que a acção seja pragmática convém traduzir cada uma delas em termos de objectivos políticos simples para facilitar a sua adopção posterior sob formas legislativas ou regulamentares adequadas a cada país e para as tornar facilmente identificáveis pela população em geral, conseguindo para elas a sua adesão convencida.

* Ver Serviço do Ambiente da C. E. E.
«Relatório sobre o ordenamento integrado do Litoral»
DOC. EUR. 6105 — 1978.

8. OS OBJECTIVOS DA CARTA DE PRINCÍPIOS

Temos, então, como base da estratégia a seguir, a conciliação das exigências determinadas pelo desenvolvimento com os imperativos decorrentes da protecção. Ela reclama um esforço de organização que não pode limitar-se ao ordenamento físico do espaço mas deve abarcar a sua gestão corrente, através de regulamentos adequados sobre as matérias que, duma forma ou de outra, se reflectam no litoral.

Os objectivos definidos nesse quadro devem ter em linha de conta o nível de intervenção dos diversos tipos de agentes. Têm de ser suficientemente precisos para ser possível coordenar acções de âmbito nacional, regional, e local; mas também têm de ser suficientemente gerais para se tornarem passíveis de adaptação aos diversos enquadramentos físicos, económicos e jurídicos dos diferentes países ou regiões.

Por outro lado, os objectivos de uma política europeia do litoral devem ser complementares dos objectivos nacionais, regionais e locais, na medida em que visam o conjunto. É certo que as Instituições Europeias não têm competência directa na gestão do espaço litoral; mas exibem uma vocação particular para actuar no plano da organização e para harmonizar e coordenar a acção dos Estados (tal é o caso, por exemplo, do estabelecimento de normas de segurança relativas à navegação nas águas europeias).

Vejamos, então, quais poderão vir a ser as grandes áreas de cuidado ou os principais rumos para uma actuação.

8.1. Desenvolvimento de uma Economia Litoral com Carácter Selectivo

É preciso assegurar a promoção económica e social das populações litorais por via da criação de postos de trabalho e de riqueza, tendo em linha de conta as características próprias de cada região litoral. Para tal deverão mobilizar os seus recursos potenciais específicos, impondo a relativa raridade do «bem» que é o espaço litoral uma escolha rigorosa das actividades a implantar.

Uma tal selecção ficará naturalmente muito limitada se não se melhorarem consideravelmente as ligações e as comunicações entre a costa e o interior, especialmente com as grandes concentrações demográficas e de poder de compra. A tradução física dos instrumentos que permitem atingir este objectivo faz-se através das redes viárias e de telecomunicações; a

experiência mostra * que ele tem pesado muito pouco nas decisões que se tomam ou nas propostas que se fazem neste domínio.

8.2. Protecção e Valorização dos Atributos de Cada Zona Litoral

A função biológica do litoral deve ser reafirmada como um dado prévio relativamente a qualquer transformação que se tenha em vista. Constituindo os meios litorais ecossistemas frágeis e sujeitos a grandes ameaças, devem beneficiar não só de uma protecção geral de princípio, mas também de protecções activas específicas, integradas explicitamente nos planos de desenvolvimento regional e local.

Por outro lado, a função cultural da paisagem litoral tem de ser assumida e integrada como outro dado essencial na elaboração de planos de desenvolvimento do espaço litoral, pensando não só no seu papel actual mas também salvaguardando o que ele possa vir a ser para as futuras gerações.

A originalidade do modo de vida de cada zona litoral deve ser preservada, não numa atitude saudosista e embalsamadora mas como meio de luta contra a uniformização e a despersonalização que acompanham, tantas vezes, o desenvolvimento urbano moderno.

8.3. Ordenamento do Espaço Litoral

O desenvolvimento e a protecção das zonas litorais só podem ser conciliadas através de um esforço de ordenamento do espaço. Por isso se deve dar a maior prioridade à elaboração de planos de ordenamento físico das zonas costeiras que tenham em conta as especificidades das áreas em causa.

Fala-se, muitas vezes, na importância da participação pública durante a elaboração dos planos como meio de garantir o sucesso da sua implementação ou a correcção das soluções propostas ou como propósito geral de envolvimento dos cidadãos naquilo que lhes diz directamente respeito. Ela constitui, assim, não só um instrumento mas representa uma forma básica de abordagem da questão do ordenamento que assume uma acres-

* Ver por exemplo:

Bulletin of the European Communities Supplement 8/79
«A transport network for Europe — Outline of a policy»

cida importância nas zonas litorais. As populações usufruem de um bem raro, vão ser-lhes solicitadas limitações na sua fruição em nome do interesse de todos, presentes e futuros e, simultaneamente, são-lhes negados meios de promoção económica e social. Isto reclama, naturalmente, uma grande consciência da responsabilidade de cada um, o que exige uma acção prévia de informação.

A raridade do bem implica a concentração das actividades e o recurso a soluções que favoreçam a ocupação do solo perpendicularmente à costa e procurem deliberadamente esquemas não-uniformizantes mas, pelo contrário, muito adaptados às características de cada local. Além de concentradas, as actividades devem ser rigorosamente seleccionadas nas suas exigências de implantação física, de modo a assegurar a cada uma os requisitos técnicos que reclamam e a protecção necessária do ambiente.

8.4. Gestão do Espaço Litoral

O esforço de ordenamento do espaço litoral será feito em vão se não se apoiar numa política fundiária global que assegure aos poderes públicos um domínio eficaz sobre os terrenos do litoral. Só desse modo se poderá fazer face às pressões crescentes que sobre eles se exercem e conciliar as necessidades de curto e de longo prazos.

Mas a gestão não pode limitar-se à afectação do uso do solo. Ela deve abarcar as formas de exploração dos recursos naturais existentes, as soluções a que se recorre para eliminar e tratar esgotos e lixos, as instituições de protecção das zonas de interesse natural, ecológico ou paisagístico, etc.

8.5. Prevenção de Acidentes

No mar, a prevenção dos acidentes deve constituir um objectivo permanente. Os acidentes de navegação determinantes de catástrofes ecológicas têm-se tornado mais frequentes e mais graves o que conduz à obrigatoriedade de uma observância rigorosa de normas de segurança. Estas devem respeitar não só aos navios e equipamentos mas também às «formas de exploração» dos trajectos que terão de ser objecto de maiores condicionamentos e beneficiar de mais robustos sistemas de assistência em caso de acidente.

Os sistemas de prevenção e de aplicação de sanções contra a poluição crescente causada pelos lançamentos ao mar, tanto de navios como de efluentes ou lixos com origem terrestre, têm que ser muito mais exigentes e eficazes.

8.6. Comando do Turismo

Especialmente os dois últimos decénios viram o turismo crescer de forma anteriormente não experimentada, como actividade económica e como forma de ocupação dos tempos-livres. E, se todos os países pretendem os benefícios que o turismo estrangeiro lhes traz para a sua balança de pagamentos, nem todos são cautelosos no que respeita à forma como exploram para esse fim as suas costas.

O desenvolvimento do turismo no litoral tem de ser condicionado no espaço e no tempo para ser compatível, simultaneamente, com o fomento de outras actividades e com a protecção do litoral. No espaço é preciso evitar a sobre-exploração e a sobre-ocupação de certas áreas e no tempo é mister que se planeie a longo prazo, de modo a ser possível adaptar, quantitativa e qualitativamente, as estruturas de acolhimento. Por outro lado, convem adoptar esquemas versáteis de alargamento dos períodos de férias, prolongando-se a época turística e, por via disso, melhorando-se a rentabilidade dos equipamentos existentes e diminuindo-se a pressão dos utentes sobre o litoral. Dever-se-á evitar que o turismo seja uma mono-actividade sazonal que, em determinada área exclua qualquer outra.

Por outro lado, ainda, além de se evitar a degradação do meio natural por via do turismo, é necessário que não se destrua o meio social. Não têm sido poucos os exemplos de implantação de complexos turísticos desproporcionados que induziram a destruição social de agregados que não deveriam ser somente protegidos mas valorizados.

8.7. Informação Generalizada

Dada a natureza particular e complexa dos meios litorais (marinhos e terrestres) a informação tem que constituir uma preocupação dominante e permanente a todos os níveis e em todas as oportunidades. Estas surgem durante a preparação dos diversos tipos de planos, na fase de realização dos projectos e na gestão corrente dos empreendimentos.

Em relação ao público, a informação deve ser desenvolvida consideravelmente, não somente numa perspectiva negativa de prevenção e defesa mas sobretudo numa atitude activa de associação das populações (permanentes e passageiras) à gestão das zonas litorais.

8.8. **Investigação Científica**

Mas, para informar é preciso saber e para fazer acções de extensão é necessário saber profundamente.

Ora, acontecendo que o conhecimento dos meios litorais — especialmente dos marinhos — se atrasou em relação à exploração que deles tem sido feita, é urgente que se fustigue o passo no que respeita à investigação científica aplicada. Ela deve debruçar-se sobre todos os aspectos: físicos, químicos, biológicos, económicos, sociais e jurídicos e assegurar o diálogo entre as diferentes disciplinas, demasiadamente compartimentadas na maior parte dos países.

E, como não há tempo a perder, é preciso que se tirem benefícios da experiência de cada um, o que aconselha a que se robusteçam as relações entre especialistas dos diversos países e instituições. Caberá, naturalmente, às Instituições Europeias, um papel motor importante na definição de programas de investigação apropriados.

8.9. **Harmonização do Direito Europeu**

O Direito Europeu relativamente a matérias que respeitam ao litoral apresenta lacunas e divergências. Impõe-se, por isso, uma harmonização que é tanto mais urgente e importante quanto é certo que elas têm uma incidência directa sobre o funcionamento do Mercado Comum.

Essa harmonização deve ter em conta o facto de as disposições legais dos diferentes países terem sido tomadas ao longo do tempo, em contextos muito diversos e, numa grande parte das vezes, sem atender às suas consequências potenciais sobre o meio marinho tomado no seu conjunto. Aliás estas foram-se tornando progressivamente mais importantes com a mudança de escala que lhes foi imposta pela correspondente variação na intensidade e amplitude das intervenções humanas.

Se é lícito estabelecer uma prioridade neste domínio, face ao que se disse, não surpreenderá que se proponha começar pelos domínios que tenham a ver com a qualidade do meio marinho.

Naturalmente que as regras jurídicas aplicáveis aos planos de ordenamento do litoral, aos diversos níveis espaciais a que eles são elaborados, devem ser objecto de um tratamento especial. De igual modo se situam as medidas de protecção dos ecossistemas naturais ou das paisagens litorais.

8.10. Fortalecimento da Cooperação Internacional

A mobilidade do meio aquático, as transferências de poluição entre os meios marinho, terrestre e aéreo e a multiplicação de acidentes graves com repercussões em vários países impõem todas uma cooperação íntima entre os responsáveis pelo litoral. Isso é particularmente importante na luta contra a poluição mas, face ao que anteriormente se disse, compreende-se que se proponha a extensão da cooperação às autoridades encarregadas do planeamento físico e da coordenação do implemento dos planos, aos centros de investigação e de divulgação de conhecimentos e às entidades que «gerem» o espaço litoral.

9. ACÇÕES A LEVAR A EFEITO

A importância do domínio que tratamos e a amplitude diversa dos tipos de medidas que são necessárias faz com que os objectivos acima mencionados só possam ser atingidos através de uma acção conjunta que envolva os diferentes níveis potencialmente responsáveis — o europeu, o nacional, o regional e o local.

Não é possível enunciar com pormenor todas as medidas que convirá adoptar ou adaptar àqueles níveis. O importante é explicitar as grandes metas, ilustrar os tipos de acções que permitem atingi-las, deixar a cada estrato responsável o encargo de desencadear as actividades pertinentes e lançar as bases de estruturas de coordenação que, em cada nível, compatibilizem aquelas operações e assegurem a sua convergência. Mas vale a pena elaborar um pouco sobre o que poderá vir a ser um programa de acções concretas independentemente da identificação dos seus agentes.

Tal programa tem que ser selectivo, adaptável e gradual:

- Tem de ser selectivo porque não pode cobrir o conjunto dos meios necessários ou possíveis para atingir todos os objectivos definidos; trata-se de estabelecer um grupo de projectos distintos e relativamente independentes uns dos outros, se bem

- que alguns deles possam prosseguir vários dos propósitos enunciados, simultaneamente. O critério principal para a inclusão de uma acção deve ser a sua operacionalidade, conjugada naturalmente com a sua inserção na estratégia geral de desenvolvimento e protecção do litoral.
- O programa deve ser adaptável, tanto no seu conjunto como em cada um dos seus elementos, com vista o facilitar as contribuições dos diversos tipos de agentes europeus, nacionais, regionais e locais.
 - O programa deve ser gradual, tornando patente que se está numa primeira fase de um processo que será, seguramente, mais exigente no futuro porque os problemas têm tendência para se complicar e porque, por outro lado, todos estaremos mais despertos para estas questões e, por isso, seremos mais rigorosos a seu respeito.
 - Vamos, no enunciado dos projectos, considerá-los de acordo com as fases lógicas que anteriormente referimos mas agrupadas com preocupações operacionais. Assim teremos:

9.1. Conhecimento e Informação

As acções neste domínio englobam todos os esforços de pesquisa, inventário, colheita de dados, cartografia, informação dos decisores e do público, etc.

A informação mútua de todos os agentes sobre o litoral visa complementarmente destruir algumas barreiras que existem actualmente entre investigadores e responsáveis políticos, administrativos, económicos e sociais e, duma maneira geral, em relação a um público que se interroga sobre estas matérias sem obter respostas precisas.

Julga-se adequado, neste campo, realizar o seguinte:

- 9.1. a) Um inventário da situação do litoral europeu.
Ele permitiria ter um conhecimento global do estado de utilização do litoral europeu e da sua parte em estado natural; avaliar a importância relativa dos diferentes tipos de utilização (agricultura, pesca, indústria, turismo, actividades pecuárias, urbanas, florestas, etc.); e tentar medir a cadência de evolução da situação ao longo dos últimos anos.

- 9.1. b) Uma Carta Ecológica do Litoral da Europa. Existe já um projecto do Serviço do Ambiente da Comissão da C.E.E. iniciado em 1976 e que deverá ter como consequência uma proposta ao Conselho em 1981.
É necessário prosseguir com esta elaboração para reforçar o carácter preventivo da política europeia do ambiente, facilitar a síntese, no espaço, entre as necessidades do desenvolvimento económico e os limites impostos pelo ambiente, servir de apoio às decisões sobre matérias de ordenamento territorial e constituir a base para um «sistema de alarme» ecológico a nível comunitário.
- 9.1. c) A publicação de manuais para os responsáveis e utentes do litoral.
Beneficiariam deles os administradores, os investidores e os utentes do litoral adquirindo um conhecimento de causa das limitações que lhes são impostas. Permitiriam uma informação geral dos responsáveis pelas políticas sectoriais, das limitações específicas do meio litoral para a condução das acções que têm em mente. E traduziriam, em termos operacionais, os princípios de ordenamento físico do litoral que forem sendo definidos e que informarão os projectos que forem sendo elaborados.

9.2. Organização

Engloba os domínios da regulamentação e coordenação, numa tentativa de aproximação, no plano europeu, dos diplomas legais e dos regulamentos e das formas de actuar das autoridades nacionais, regionais e locais em matérias ligadas ao desenvolvimento e protecção do litoral.

O primeiro passo a dar neste domínio seria:

- 9.2. a) A constituição de uma rede europeia de pesquisa sobre o litoral.
Para tal é necessário começar por fazer o inventário de todos os centros ou grupos de investigação especializados em matérias ligadas ao litoral. Seguidamente, e pelos meios habituais, impõe-se provocar contactos, trocas de informação, celebrações de protocolos para a realização de projectos comuns e, enfim, estudar as possibilidades de lançamento de novas unidades que

completem de forma útil a rede já existente, contribuindo para a formulação de sínteses sobre questões do litoral e permitindo a constituição de uma rede europeia de bancos de dados litorais que trabalhem de acordo com as mesmas normas.

- 9.2. b) O inventário dos regulamentos existentes aplicáveis ao litoral e o estudo comparado dos mesmos.

Isso permitiria o conhecimento global e comparado das disposições e das organizações responsáveis pela sua aplicação nos diferentes países. Autorizaria, ainda, a detecção de lacunas ou de divergências existentes entre elas e a avaliação das necessidades, das possibilidades e dos limites de uma harmonização, neste domínio, a nível europeu. Quando se analisam os numerosos diplomas existentes nos diferentes países relativamente ao litoral, nas suas bandas marinha e terrestre, surpreende-nos a complexidade dos sistemas de regulamentação em vigor em cada país, cuja aplicação depende muito das matérias que versam, da idade dos textos, do estatuto da autoridade responsável, das circunstâncias e do lugar. Impõe-se, por isso, uma fase prévia de simplificação e de síntese no âmbito de cada país, antes de empreender a tarefa complexa de comparar para compatibilizar as disposições legais existentes.

Este trabalho implica, assim, a definição prévia dos pontos precisos que devem ser objecto de comparação e a elaboração de sínteses nacionais sobre cada um deles, antes de se empreender o estudo comparado de âmbito europeu, com vista a uma generalização legislativa.

- 9.2. c) O reforço das disposições respeitantes à segurança da navegação nas águas europeias. Todos os peritos estão de acordo acerca da inadequação actual das regras de segurança da navegação marítima, herdadas do passado e ultrapassadas e aceitam que se caminhe no sentido de elas serem reformuladas, aproximando-se das que regem a navegação aérea, de concepção mais recente. O aumento constante do número de catástrofes e o acréscimo dos riscos que lhes estão associados justificam a aplicação autoritária de um sistema de protecção reforçado nas águas europeias. Esta acção passaria pela

adopção de uma convenção europeia para a segurança da navegação marítima, pela constituição de uma autoridade internacional verdadeiramente capaz de a fazer respeitar e pela imposição de sanções eficazes a todos os armadores que a ela não obedeçam.

- 9.2. d) O reforço das disposições relativas à poluição determinada pelos lançamentos de efluentes ou lixos ou efectuados no mar.

As convenções internacionais relativas a estas matérias estabeleceram algumas regras que são pouco respeitadas ou não o são de todo. E faltam os meios de intervenção e de controle directos.

Tal como em relação ao projecto anterior, trata-se aqui de chegar a um sistema mais coerente e coercivo para reduzir eficazmente as fontes de poluição difusas, repetitivas e deliberadas que contribuem, muito mais do que os factores acidentais, para a poluição crescente do meio marinho europeu.

Na medida em que seja possível adoptar um procedimento semelhante ao referido para o projecto anterior, dever-se-á tentar a recolha num texto único, com a força de uma convenção europeia, de todas as disposições relativas ao lançamento de quaisquer tipos de efluentes em águas dos rios ou dos mares. Para a fazer respeitar é necessário constituir uma instância internacional que disponha dos serviços de um sistema internacional de controle.

Mas, para ajudar as autarquias locais que têm pesadas responsabilidades nas condições em que tais lançamentos se processam, dever-se-á pensar num esquema unificado de financiamento para as ajudar a realizar as infra-estruturas ou os equipamentos adequados, pela constituição de um fundo europeu especialmente criado, para o qual reverteria, nomeadamente, o fruto das multas pesadas que se aplicariam aos infractores (Estado, colectividades locais, empresas, armadores, etc.).

9.3. Ordenamento do Território

Os projectos neste domínio têm de conciliar as contradições aparentes existentes entre o desenvolvimento e a protecção, o que requer, naturalmente, a outorga de meios especiais para ordenar o território e fazê-lo adequadamente. Tem que haver, assim, uma estreita ligação entre um plano de ordenamento e os seus esquemas de financiamento; doutro modo o primeiro será ilusório porque irrealizável, anestesiante porque tranquilizador e perigoso porque orientador da especulação sem lhe vedar o campo de actuação.

Neste domínio as principais acções a empreender são as seguintes:

- 9.3. a) Um estudo das possibilidades de desenvolvimento integrado das actividades do litoral.

A evolução tecnológica, económica, social e política determinou a reformulação do problema do desenvolvimento das zonas litorais; estas oferecem potencialidades em relação às regiões continentais há longo tempo industrializadas que podem representar para as regiões periféricas marítimas vantagens inestimáveis e uma oportunidade a não perder.

As zonas litorais são vítimas de acidentes de poluição cada vez mais frequentes que impõem um regime de protecção que pode ser contraditório do seu desenvolvimento.

Por isso só uma forma de tratamento global do problema pode conter a sua solução.

Para levar a Comunidade ou a Europa a conceber e a aplicar uma política nova e específica para o desenvolvimento das zonas litorais é muito conveniente que se elabore um programa adoptado por todos e que integre, numa mesma perspectiva, as formas de tratar as actividades a localizar no litoral e a protecção do ambiente, que sirva de quadro de referência para as políticas sectoriais comunitárias e nacionais naqueles domínios e que faculte uma base para o cálculo dos meios financeiros a pôr de lado para a realização dos investimentos públicos necessários.

- 9.3. b) Um estudo relativo à melhoria das ligações das regiões periféricas marítimas.

O programa relativo às actividades a fixar no litoral tem uma contraparte no campo das comunicações. Os dois têm de ser compatíveis e o segundo tem de contribuir para a concretização dos grandes objectivos do primeiro, entre os quais estará, naturalmente, o de garantir uma acessibilidade acrescida às regiões periféricas.

A política europeia em matéria de transportes tem favorecido a concentração dos fluxos, o que coloca em posição progressivamente mais desfavorável aquelas regiões. Por outro lado, o aumento dos custos de transporte, ligado ao aumento do preço da energia, determina uma nova penalidade para a economia das regiões periféricas que não pode ser minorada senão através da descentralização da economia europeia.

Em matéria de política de transportes é, por isso, urgente a implementação de um programa de melhoria das infraestruturas de transporte das regiões periféricas e a reforma dos regulamentos e sistemas tarifários de transportes que, na sua maior parte, favorecem a concentração e não reflectem os verdadeiros custos das infraestruturas respectivas.

- 9.3. c) Um estudo comparado dos diferentes tipos de planos de ordenamento das zonas litorais da Europa.

Algumas zonas litorais estão cobertas por planos de ordenamento mas a maior parte não é objecto sequer de um simples regulamento orientador da sua ocupação. Todos retirarão benefícios do conhecimento da situação, dos principais tipos de problemas encontrados e das soluções adoptadas. E, finalmente, a divulgação das boas soluções e a definição de normas só poderá a todos aproveitar.

- 9.3. d) Um estudo da evolução dos fluxos turísticos europeus em articulação com a capacidade de acolhimento das zonas litorais.

Facilitar-se-ia, assim, a compatibilização entre a procura determinada pelos turistas e os investimentos a realizar nas zonas litorais, tendo em conta os limites quantitativos e as normas de qualidade que convirá respeitar em cada uma delas.

9.4. Controle

Não é realista pensar em prescindir de um sistema eficaz de controle. Mas há que inovar neste domínio e fazer do público um aliado objectivo e consciente. Doutra modo não haverá máquina administrativa que resista ao peso que o sector determina e, pior do que isso, não se suscitará a compreensão generalizada que é necessária à implementação de medidas que vão contra os interesses imediatos de muitos.

A verdade é que há já muitas recomendações, directivas, convenções, resoluções e protocolos relativamente ao litoral. Por isso, antes de emprender quaisquer novas acções de controle impõe-se conhecer os resultados obtidos com os instrumentos de que já se dispõe.

Assim, a primeira acção neste campo será a de elaborar:

- 9.4. a) Uma avaliação dos resultados dos meios de controle actuais para o ordenamento do litoral e protecção do meio marinho.

No que respeita às acções de carácter global relativas ao ordenamento do espaço (desenvolvimento e protecção) a avaliação é difícil devido à vastidão do domínio abrangido e ao carácter não compulsivo da maior parte dos instrumentos referidos.

Pelo contrário, em relação às acções pontuais respeitantes à protecção do meio marinho a avaliação dos resultados parece mais fácil.

- 9.4. b) Um sistema de controle das condições de navegação nas águas europeias.

Esta acção constitui o complemento lógico de alguns dos projectos referidos no capítulo sobre organização. Existe já alguma experiência neste domínio, nomeadamente com o tratamento informatizado dos petroleiros que se poderia fazer estender a todos os navios que transportem cargas perigosas.

Mas valeria a pena contemplar a adopção de um verdadeiro sistema de controle que vedasse as águas europeias aos navios que não obedecessem a um sistema de normas exigente, àqueles cujas tripulações não oferecessem garantias de competência suficientes e aos que não respeitassem as regras que garantam a segurança da navegação.

- 9.4. c) Um sistema de controle das condições de lançamento ao mar de efluentes e lixos. Este projecto constitui também o complemento necessário de uma acção referida no capítulo sobre organização.

Esse controle respeitará não somente aos focos poluidores de origem terrestre mas também aos lançamentos efectuados no mar. Para ser verdadeiramente eficaz ele supõe a articulação de meios de controle marítimos e aéreos e a constituição de uma organização europeia de controle que, por razões de economia, se deverá apoiar nos meios disponíveis em cada país e representará um verdadeiro corpo de «guarda-costas» europeu.

- 9.4. d) Um estudo das condições jurídicas que facilitarão a associação do público à elaboração e implementação de planos de ordenamento. O objectivo é tornar o público em geral um agente activo do controle do respeito pelos planos elaborados depois de nele ter participado, pelos mais diversos meios.

Não se trata aqui de elaborar sobre a questão mais ampla e complexa da participação pública na elaboração de planos mas somente de focar a atenção nos aspectos jurídicos do papel das associações de residentes ou utentes ou de protectores ou de amigos do litoral e de ver como elas podem ser envolvidas na preparação e verificação das condições de implementação de planos de ordenamento do litoral.

Ilustrou-se, assim, com uma referência que não é exaustiva, o tipo de projectos que podem e devem ser levados a efeito.

A maior parte deles exige a cooperação de variados organismos e pressupõe a afirmação prévia, pelas instâncias europeias e pelos governos nacionais, de um acordo acerca da sua relevância e importância.

A Conferência das Regiões Periféricas Marítimas tem sido um dos entes que se tem naturalmente preocupado com a situação do litoral. Todavia ela não dispõe de estruturas que lhe permitam concretizar qualquer dos projectos referidos, nem seria lógico que o fizesse por sua conta e risco. O programa esboçado transborda o seu âmbito, devendo ela permanecer em relação às acções enunciadas como mero catalizador do seu estudo e concretização.

10. CONCLUSÃO

Começou-se por referir a fragilidade do litoral como zona de contacto entre duas bandas distintas cuja interacção reclama um tratamento integrado, no que respeita ao seu desenvolvimento e protecção. Viram-se, também, as razões pelas quais o litoral da Europa se apresenta particularmente vulnerável e, por conseguinte, mais exigente em relação àquele concerto de acções.

Propôs-se um conjunto de objectivos gerais e ilustrou-se com um longo rol de projectos, o tipo de iniciativas que, nos domínios do conhecimento e informação, da organização, do ordenamento do território e do controle, se poderão e deverão levar a efeito.

Falta, para se ser concreto, apontar os agentes potenciais desses projectos. Não o vou fazer. Trata-se de uma empresa vasta, de âmbito europeu, na qual os participantes devem ser dinâmicos e partir para a sua realização identificados com os seus propósitos e convencidos da sua relevância e urgência. Julgo, por isso, que na sequência de uma informação alargada se deve aguardar, numa primeira fase, pela apresentação de instituições ou investigadores voluntários. Posteriormente, as entidades oficiais responsáveis terão o encargo de colmatar as lacunas que se evidenciarem e encarregar os organismos adequados da realização das tarefas necessárias.

O objectivo principal desta exposição foi o de transmitir as linhas gerais do trabalho que está em curso e tentar despertar para ele o interesse da Academia de Marinha que, directamente ou através dos seus Membros, pode vir a assumir um papel inestimável na sua consecução.

Estou seguro de que o consegui, não pela eloquência do discurso, mas antes pela importância do tema.

A todos, muito obrigado.

ÍNDICE

1. Generalidades	3
2. O Litoral	4
3. Os Problemas Crescentes do Litoral	6
4. Os Problemas Particularmente Graves do Litoral Europeu	7
5. O Centro e a Periferia Marítima da Europa	7
6. A Protecção e o Desenvolvimento do Litoral	8
7. A Necessidade de uma Acção Concertada	9
8. Os Objectivos da «Carta de Princípios»	11
8.1. Desenvolvimento de uma Economia Litoral com Carácter Selectivo	11
8.2. Protecção e Valorização dos Atributos de Cada Zona Litoral	12
8.3. Ordenamento do Espaço Litoral	12
8.4. Gestão do Espaço Litoral	13
8.5. Prevenção de Acidentes	13
8.6. Comando do Turismo	14
8.7. Informação Generalizada	14
8.8. Investigação Científica	15
8.9. Harmonização do Direito Europeu	15
8.10. Fortalecimento da Cooperação Internacional	16
9. Acções a levar a efeito	16
9.1. Conhecimento e Informação	17
9.1. a) Um inventário da situação do Litoral Europeu	17
9.1. b) Uma Carta Ecológica do Litoral da Europa	18
9.1. c) A publicação de manuais para os responsáveis e utentes do Litoral	18
9.2. Organização	18
9.2. a) A constituição de uma rede europeia de pesquisas sobre o litoral	18
9.2. b) O inventário dos regulamentos existentes aplicáveis ao litoral e o estudo comparado dos mesmos	19

9.2. c)	O reforço das disposições respeitantes à segurança da navegação nas águas europeias	19
9.2. d)	O reforço das disposições relativas à poluição determinada pelos lançamentos de efluentes ou lixos ou efectuados no mar	20
9.3.	Ordenamento do Território	21
9.3. a)	Um estudo das possibilidades de desenvolvimento integrado das actividades do litoral	21
9.3. b)	Um estudo relativo à melhoria das ligações das regiões periféricas marítimas	21
9.3. c)	Um estudo comparado dos diferentes tipos de planos de ordenamento das zonas litorais da Europa	22
9.3. d)	Um estudo da evolução dos fluxos turísticos europeus em articulação com a capacidade de acolhimento das zonas litorais	22
9.4.	Controle	23
9.4. a)	Uma avaliação dos resultados dos meios de controle actuais para o ordenamento do litoral e protecção do meio marinho	23
9.4. b)	Um sistema de controle das condições de navegação nas águas europeias	23
9.4. c)	Um sistema de controle das condições de lançamento ao mar de efluentes e lixos	24
9.4. d)	Um estudo das condições jurídicas que facilitariam a associação do público à elaboração e implementação de planos de ordenamento	24
10.	Conclusão	25

ACADEMIA DE MARINHA

Fenómenos aluvionares litorais
e seu estudo em modelo

POR
FERNANDO ABECASSIS

LISBOA — 1987

Fenómenos aluvionares litorais e seu estudo em modelo

Resumo de comunicação apresentada pelo eng. Fernando Abecassis à Academia de Marinha em 18 de Junho de 1980

O professor engenheiro Eduardo Romano Arantes e Oliveira, presidente da secção de Artes, Letras e Ciências, fez a apresentação do conferencista da sessão, o engenheiro Fernando Abecassis, fundador do Serviço de Hidráulica do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, colaborador em várias centenas de trabalhos para o País e para o estrangeiro e autor de mais de meia centena de obras. Este membro da Academia apresentou, então, a sua comunicação intitulada «Fenómenos aluvionares litorais e sua abordagem por meio de modelos reduzidos». Começando por referir aqueles fenómenos, analisou, depois, a acção das ondas e das correntes, os seus efeitos principais e as obras marítimas que pode ser necessário construir em consequência deles.

Examinou, a seguir, a abordagem dos problemas referidos por meio de ensaios em modelo reduzido, apresentando considerações sobre as condições e semelhança, nos vários casos concretos, e descrevendo a operação de taragem do modelo. Finalmente, expôs vários casos reais, correspondentes à existência de condicionamentos distintos, que foram abordados, com êxito, pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil: a restinga do Lobito, em Angola; as praias do Flamengo e de Copacabana, no Rio de Janeiro; o porto da Figueira da Foz; e o porto de Huelva, no sul de Espanha.

Depois de uma intervenção do engenheiro maquinista naval Viriato Tadeu, o presidente da Academia Almirante Teixeira da Mota, agradeceu ao autor da comunicação o trabalho que apresentara, evidenciando o grande interesse do assunto nele versado.

ACADEMIA DE MARINHA

Uma presumível herança germânica na
construção naval tradicional portuguesa

POR

OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS

LISBOA — 1985

Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa*

*Comunicação apresentada pelo Prof. Arquitecto
OCTÁVIO LIXA FILGUEIRAS, na Academia
de Marinha, em 18 de Novembro de 1981.*

1. Portugal, no extremo SW. da Europa é um país de contrastes. Com 88.619 km², cerca de 1/5 da área da Península, reflecte contudo, a diversificação regional que a caracteriza ¹. Diferenças não só geográficas, mas também de raízes étnico-culturais.

Apesar do seu afastamento e da barreira dos Pirinéus, a Península detém as marcas das grandes correntes migratórias terrestres; e a sua posição entre o Mediterrâneo e o Atlântico Norte, desde remotas eras resultou num forte contraponto entre aquela componente terrestre e a marítima — esta última, determinante das transformações do povoamento a partir do litoral ².

De facto, em Portugal, a componente marítima assume destacada importância devido a três factores básicos.

- a desproporcional extensão das costas (845 kms) relativamente às reduzidas dimensões do país (561 kms de comprimento e larguras variando entre 218 e 112 kms);

* O estudo original constituiu a comunicação ao II Simpósio Internacional de Arqueologia Naval (Bremerhaven, 9-11 de Fevereiro de 1979), intitulada «A Presumptive Germanic Heritage of a Portuguese Boatbuilding Tradition».

¹ O. Ribeiro, 1955 pp. 9-12.

² O. Ribeiro, 1977 p. 47.

- a localização de charneira na rota marítima entre o Atlântico e o Mediterrâneo, no extremo SW. da Europa ³;
- as facilidades de penetração garantidas pelos seus principais rios, cujas bacias hidrográficas somam 298.521 km² (em confronto com os 284.979 km², que cabem à Espanha, com uma área territorial de 492.320 km²) ⁴, (fig. 1).

Daí que o esquema básico do nosso *hinterland* tradicional se tivesse cristalizado até aos alvares do século XX na fórmula genérica: ligações transversais principais, garantidas pelos rios com navegação longitudinal, com terminais nas cidades portuárias estrategicamente incrustadas nos estuários + ligações entre estas por meio de navegação marítima de cabotagem ⁵.

Naturalmente, na história do povoamento, alternam-se períodos muito dinâmicos, com largas fases de acalmia, ou até, de pura estagnação: a posição de *finisterra* extremada assume-se tanto como praia de desembarque (ou de rampa de lançamento), quanto como *brumoso cais do esquecimento*, conforme o define magistralmente o Prof. Orlando Ribeiro ⁶.

2. Em Portugal, de todos os contrastes regionais, ganha especial relevo o que opõe o *tonus* Atlântico ao Mediterrânico ⁷. Como fronteira natural surge o Douro — o segundo grande rio da Península —, fronteira absoluta, pelo menos no respeitante aos barcos tradicionais ⁸, (fig. 2).

De facto, para lá deste rio, na Zona Central do País, dominam as *canoas de tábuas* de tipo mesopotâmico ⁹, apresentando a Zona Sul outros espécimes provenientes do Mediterrâneo, adoptados em épocas relativamente recentes ⁹.

Do Douro para Norte, as embarcações tradicionais representativas reflectem influências culturais norte-europeias — a marca fundamental do NW. Tais influências sobrepõem-se por épocas e origens distintas ¹⁰.

3. Isso explica a diferenciação profunda entre os barcos dos rios de NW. (Minho, Lima e Douro) e o tipo adoptado por todas as «colónias»

³ O. Ribeiro, III pp. 434-435; J. Cortesão, pp. 30-31; A. Schulten, pp. 308 e segs.

⁴ F. Castelo Branco pp. 60-61.

⁵ O. Ribeiro, 1977 p. 63; J. Serrão pp. 192-194; W. M. Kinsey, pp. 312-313.

⁶ O. Ribeiro, 1955 p. 67, e III p. 435.

⁷ O. Ribeiro, 1977, p. 91.

⁸ Sob outros aspectos, os rios não são fronteiras, unem: O. Ribeiro, 1977 p. 76.

⁹ O. Filgueiras, 1977.

¹⁰ O. Filgueiras, 1970 b, e 1977.

de pesca marítima costeira da zona — a *lancha* cujos pontos de contacto com a *lanche* e certos barcos da Bretanha, o *lerret* da Grã-Bretanha, o próprio *håvebad* da Dinamarca, e as representações de Fidê de Kalmar inequivocamente nos indicam de proveniência nórdica¹¹. Apesar de na sua construção se haver adoptado o sistema *skeleton technique* + *carvel building*¹², a *lancha* do NW. está incluída num contexto cultural específico — o da história das referidas «colónias», a partir do repovoamento do litoral e da reorganização das pescas marítimas, depois da era dos *raids* normandos e muçulmanos¹³, (figs. 3 e 4).

O elevado grau de segregacionismo dum desses núcleos de pescadores — a Póvoa de Varzim — permitiu que se conservassem até há poucos anos algumas das características fundamentais capazes de fornecer os indícios duma linhagem.

A «colmeia» poveira, fechada sobre si mesma, praticando algo de próximo da endogamia, obedecia a leis e preceitos próprios, sob a orientação dos seus «homens de respeito», vivia em exclusivo da pesca, estruturando-se por classes dentro da profissão, exercida sob fórmula associativa.

Ora, a existência dum tipo de barco comum às «colmeias» afins; a tradicional frequência das «colmeias» galegas — incluindo a permissão dos casamentos; o uso comum das marcas de família, iguais às dos pescadores escandinavos¹⁴; o sistema de herança privilegiando o filho mais novo, como na Bretanha e na Dinamarca; as notícias da formação de algumas destas «colmeias» por pescadores galegos, são factos que esboçam um quadro de influências mais amplo, apoiado, aliás, por indícios antropológicos, quadro esse no qual sobressai a imagem dum tipo de progressão pacífica de pescadores que, vindos do N. da Europa acabaram por chegar ao NW. ibérico através duma escala «natural» — a Bretanha¹⁵.

Quanto aos barcos dos rios de NW., os únicos do País a ilustrarem o sistema de *tabuado trincado* (*clinker building*), levantam curiosos problemas de interpretação arqueológica¹⁰.

¹¹ O. Filgueiras, 1970 a, pp. 56-63.

¹² O. Filgueiras, 1966: trata-se dum sistema de construção em que se começa pelo esqueleto do barco (quilha, roda, cadaste, cavername) que depois é *vestido* com o tabuado; é tido como característico da área cultural mediterrânica, mas evidentemente, acabou por influenciar os estaleiros da Europa Atlântica e do Norte.

¹³ O. Filgueiras, 1970 a.

¹⁴ Durante o colóquio da Comissão Internacional de História Marítima (Bucareste — 1980) a Dr.^a Maria Bobucka informou-me que os pescadores da zona de Dantzig também usavam siglas congêneres.

¹⁵ O. Filgueiras, 1970 a, e 1980.

4. Também eles, os barcos dos rios do NW., não escapam à regra dos contrastes. Na verdade, se têm a ligá-los uma excepcional feição comum técnico-construtiva (aliás observada com maior ou menor rigor, segundo os casos), a sua tipologia difere de rio para rio; o *carôcho* caracteriza o Minho; o *barco* e o *barquinho*, o Lima; o Douro possui uma grande família de embarcações dividida em dois ramos — o dos *rabelos* e o dos *val-boeiros* ^{10 e 16}.

Como veremos a seu tempo, não são só meros aspectos formais que os individualizam, mas também algo que atinge a própria concepção estrutural. Conjunto de factores que obviamente interessa à análise arqueológica.

5. A família de embarcações do Douro é a que documenta fielmente o sistema de construção-padrão. Por isso, por ela começaremos.

A sua já mencionada subdivisão em dois ramos deve-se, aparentemente, ao agravamento das condições de navegação para montante de Entre-os-Rios (a cerca de 42 kms do Porto, num trajecto global de 200 kms) ^{16 e 17}. Do Porto até àquela localidade, sendo o trânsito menos difícil, os cascos apresentam linhas mais hirtas, formas duras, quase agressivas. Depois, até Barca de Alva, os mil perigos dum indomável rio de montanha impuseram o arredondamento das proas e dos cantos dos costados e uma drástica redução do calado, (fig. 5).

Essa polarização patenteia-se ao compararmos as representações desses barcos em gravuras do séc. XVIII, e os planos dos modelos actuais.

Apesar de tantos riscos e dificuldades para a sua navegação, o Douro durante séculos constituiu a principal via do acesso das mercadorias e pessoas, de e para o interior montanhoso; pouco sofreu com a concorrência do caminho-de-ferro e só na década de 50 a camionagem conseguiu destroná-lo.

Por isso não admira que apresente uma tão grande variedade de modelos de embarcações (quadro I) ^{10 e 18}.

- 5.1 Independentemente dos pormenores que os distinguem, todos eles têm fundo chato — o *sagro*, ou a *cale* — e sem quilha; a proa e a popa são estruturadas por meio de peças — *oucas* — que ficam recobertas pelas tábuas do casco; as cavernas pertencem

¹⁶ O. Filgueiras, 1959, p. 7.

¹⁷ O. Filgueiras, 1962.

¹⁸ O. Filgueiras, 1956 e 1959.

A	{	RABELOS	{	Barcos	{	do Douro (figs. 6 e 7)		
				Barquinhas	{	da Ribeira		
		FORMAS EVENTUAIS	{	<i>Barcas de passagem</i>				
				<i>de apêgadas</i>	(figs. 8 e 11)			
		RABÕES	{	<i>de rabo baixo</i>	(fig. 9)			
				<i>de pesca</i>	(figs. 9, 10 e 11)			
		{ FORMAS INTERMÉDIAS	(A+B)	{	<i>Rabão Branco</i> → <i>Rabão Carvoeiro</i> (figs. 11 e 12)			
				{	<i>Saveiro</i> c/ coqueiro e espadela			
B	{	VALBOEIROS	{	de carga ou pas- sageiros	{	<i>Barca de Frete</i> (figs. 13, 14 e 15) <i>Barcos das Padeiras</i> <i>Barcas (de passagem)</i>		
						de pesca	{	<i>Saveiro</i> (figs. 16 e 17)

Quadro I — Tipologia dos barcos do Douro (*barcos de espadela* — A —; *barcos de pá* — B —).

ao tipo de *caverna* + *pegão*, com os *pegões* distribuídos alternadamente a um e outro bordo ¹⁹; no tabuado *trincado* usa-se a pregagem com os pregos cujas pontas depois são reviradas ²⁰; mantêm uma perfeita observância da *shell-technique*, como de seguida mostrarei:

Inicia-se a construção pelo fundo chato — o *sagro* —, de planta lenticular, ao qual fixam as peças de reforço interior da proa e da popa — a *ouca da vante* e a *ouca da ré* —. Segue-se a conformação dos costados, e só depois é que montam as cavernas, afeiçoada cada uma, no e ao sítio onde vai fixar-se. Finalmente consolidam o todo com os reforços das bordas (interiores — *dragas*; e exteriores — *verdugos*) ¹⁸ (figs. 18 a 21). A estes detalhes, importantes, mas não inéditos, acrescentarei outros, correspondentes ao saber, ao «segredo» dos *mestres* construtores.

¹⁹ E. McKee, fig. 4 «O».

²⁰ E. McKee, fig. 2 «E».

Eles não usam moldes: a conformação dos barcos resulta de umas tantas medidas-chave, a prática de muitos anos e a habilidade do artista.

O comprimento do fundo chato, função da capacidade de carga requerida (em pipas) encontra-se expressa em *rumos* ²¹; a divisão daquele comprimento em quatro partes iguais determina a posição dos *terços* ²², por onde se marcam as larguras correspondentes para o desenvolvimento da forma lenticular específica. Ao firmá-lo no *picadeiro*, e se se tratar dum «Barco»²³, nivelam-no (com água) até ao *terço da ré*; daí para trás levantam-no, encurvando-o ligeiramente ²⁴.

Montadas as peças de reforço da proa e popa — as *oucas* —, e alinhado o conjunto, o seu perfil é acertado de longe, a olho. A meio da conformação do casco do barco faz-se uma primeira verificação de medidas; na verificação final (o casco encontra-se com o tabuado pregado, mas simplesmente escorado por fora) a partir duma linha esticada do bico de proa ao de popa, corrigem-se as larguras da boca, aos *terços*; e os pontais, nos extremos do fundo chato, e aos *terços* ¹⁸.

O espaçamento das cavernas (que, como dissemos, são colocadas depois) relaciona-se directamente com o modo de arrumar as pipas de vinho — cada casco dos que constituem a primeira camada, assenta em duas cavernas sucessivas, sobrando para cada lado destas, cerca de meio espaçamento já que as pipas ficam dispostas longitudinalmente e topo a topo. A divisão do fundo, para localizar as cavernas é, portanto, uma operação delicada: dela depende a capacidade (real) de carga, visto que a distribuição das pipas, obedece a regras estricatas (filas longitudinais e transversais; e camadas).

Assim, vemos persistir no Douro a antiga medida de construção naval — o *rumo* — igual ao comprimento duma pipa, a que corresponde o duplo espaçamento entre cavernas; por ela se aferia (e afere) a tonelagem, (<tonel) duma embarcação, dada a relação de medidas estabelecidas entre as dimensões das pipas, e o compri-

²¹ O. Filgueiras, 1961.

²² De facto, não é a divisão do *sagro* em 3 partes iguais: os *terços* são as linhas transversais resultantes da divisão do *sagro* em 4 partes iguais.

²³ «Barco», o modelo maior dos *barcos rabelos* ≥ 50 pipas de carga.

²⁴ As *quedas* do fundo não são iguais para todos os modelos, mas o método de trabalho é o mesmo.

mento do fundo, as larguras e pontais correlativos, conforme os modelos desta curiosa família ²¹, (fig. 22).

- 5.2 O interesse que estes barcos sempre provocam, o seu valor documental, aumentado pelo conhecimento de particularismos como os que resumidamente apresentei, torna mais premente a necessidade de esclarecer o mistério da sua genealogia. De facto, nada sabemos sobre a época do seu aparecimento e do modo como tal aconteceu. A primeira notícia passível de os identificar é muito recente — 1712 —:

«Barça familiar do Douro que tem por leme um remo grande a que chamam espadela, e que mais tem dois remos de cada banda com que se governa. *Navigium quod remus pro clavo regit, vulgo Azurracha*» ²⁵.

Esta palavra, hoje em desuso, encontra-se registada numa obra anterior — 1631 — em que a referência aos barcos se liga à importância do tráfego fluvial:

«... Nauegasse el Rio con grandes Barcas, que en lengua Portuguesa desta ciudad se llaman Azurrachas, de Porte algunas de más de 30 toneladas que sin tener de Carga más de sessenta Pipas de Paria, de capacidade de 12 almudes de Vino cada Vna y cada Almude tiene de porte dosse Assumbres, con que se ajusta llevar cada pipa desta 18 cantaros de Vino que es Vna grande cosa, por ser cada pipa de 4 Moyos y medio, y llevando cada barco dessos, à lo menos, cinquenta pipas se conoce la cantidad que fleta cada Azurracha, y suelen baxar por el Rio muchas dellas cada dia, que es Vna prodigiosa Riqueza, todo lo qual se entiende desde el espacio de Donde se nauega, que son, según el Pe. António de Vasconcellos, Veinte y cinco leguas, desde San Juan de la Pesqueira hasta nuestra ciudad. Y son Barcas de grande Vela, en las cuales assi mesmo se nauega sobre los Hombros de las agoas deste grande Rio, Mucha abundancia y copia de Diferentes cosas que mantienen el Comercio de la ciudad, Porque por el y en

²⁵ Bluteau.

estes nauichuelos, que asi se pueden llamar, se tragina todo quanto es necessario a la Vida Humana y todo lo bueno que por esse Rio arriba produse la fertilidad del Terrasco...»²⁶.

Aliás *azurracha* proviria do termo medieval *azora*, qualidade de vinho, em lógica relação com a principal utilização destas embarcações²⁷.

Mas a importância da navegação fluvial consta de documentos bem mais antigos, como por exemplo:

— uma licença de 1252 para o concelho de Penajóia realizar obras no rio Douro desde que «*non tollant passaginem Barcas que por riuum passauerint*»²⁸;

— as disputas entre a Coroa e os Bispos do Porto (docs. de 1254 e 1284) por que ambas as partes procuravam «receber o máximo de impostos sobre o tráfego fluvial do Douro (...) deveras importantes e intenso»²⁹, a ponto de D. Afonso III (doc. 1284) ter feito restrições quanto à divisão das embarcações que desciam o Douro, com evidente intenção de renegar o convênio [«se ele apenas revela tal intenção para o tráfego que descia o rio e não para a entrada pela foz (é porque) os impostos que incidiam sobre aquele eram muito mais importantes»²⁹];

— a existência provada de *barcas tavernieras* (doc. de 1255)³⁰ para abastecimento das tripulações dos barcos de longo curso (como ainda acontecia há poucos anos).

Além disso, para os conhecedores das tradições ribeirinhas, expressões como «barcas de Riba Douro», reforçadas por especificações de utilização, constituem termos de referência tipológica:

²⁶ Novaes, II pp. 241-242. F. Castelo Branco, p. 45, transcreve de Rui Fernandes, o seguinte passo da «Descrição do terreno em roda da cidade de Lamego ...» (1531/32): «Esta ribeira do Douro se navega vinte e cinco leguas a saber: de S. João da Foz, que é a barra do Porto, pelo rio acima até S. João da Pesqueira (...) com barcas que carregam 1500 até 1800 alqueires de pão pela grande medida».

²⁷ A. Nascimento, pp. 276-277.

²⁸ F. Castelo Branco, p. 43.

²⁹ F. Castelo Branco, pp. 43, 45.

³⁰ M. A. C. Pico, p. 50 ref. documentos de 1255 e 13 ...; cfr. Viterbo.

«mando vobis que de omnis *Barcis et Barquetis* qui uenerint de ripa de Dorio cū uinio et cū lignis cū aliis rebus...» (doc. de 1254) ³¹;

«cum *Nauibos et Barcis magnis et parvis uenentibus undesunque et cum quibuscunque mercimoniis seu rebus siue per faucem maris intrauerint seu ex parte superiorj de ripis Dorij uenerrint...*» (doc. de 1284) ³².

Ainda agora os *rabelos* com mais de 50 pipas também se designam só por *barco*; *barca* é *barca de passagem*, das maiores; e *barquinhas*, os *rabelos* com capacidade inferior a 40 pipas ³³. E quando, no documento de partilha do imposto portuário (fluvial), entre o Bispo e o Cabido da Sé do Porto — de 1200 — se mencionam «barcos de quatro remos ou mais» — *quatuor remorum et supra* ³⁴ — imediatamente nos ocorre estarmos perante uma bem feliz e sintética «definição» dos barcos do Alto Douro, os quais, são manejados, de facto, por quatro remos ...

Tendo em conta os aspectos focados, o arcaísmo evidente destas embarcações e o conservantismo dos estaleiros regionais torna-se verosímil hipótese considerar os espécimes medievais como pertencentes à família que perdurou até aos nossos dias. Mais ainda: reportando-nos à primeira notícia sobre os impostos fluviais — *nabulum* e *portaticum* — (de 922), significativa de maior antiguidade da importância das actividades de pesca e de tráfego comercial ribeirinhos ³⁴, somos tentados a incluir na mesma linha de continuidade as embarcações que permitiam o exercício daquelas actividades fluviais tradicionais.

Vejamos os termos em que Alberto Sampaio, faz o respectivo comentário:

I — «Testemunha a existência desta indústria nas margens do Douro, em 922, a narração da visita de Ordonho II e da Rainha Elvira a Gomado, Bispo resignatário da Sé de Coimbra, recolhido

³¹ M. A. C. Pico, p. 34; cfr. F. Castelo Branco, p. 44.

³² F. Castelo Branco, 44.

³³ O. Filgueiras, 1959, pp. 10, 12.

³⁴ A. Sampaio, 1923 b, p. 339. (Apesar das reticências do P.^o Pierre David ácerca do documento em referência: *vide* S. Soares IV, p. 454).

no Mosteiro de Crestuma; — «uenit rex in portugale et mandauit pro ipso episcopo ... et ipse episcopus non exiuit de confessione ... rex pro sua mercede et illa regina excitauit naues in portugale cum suos comites ... fuerunt navigio eremitam uisitare». *A transcrição diz-nos que, chegado a Portugale, o rei mandou chamar o bispo, mas como não sáisse do convento, ele e a rainha ordenaram que em Portugale lhes aprestassem naues, e embarcados foram com os seus homens de côrte visitar o ermita. É óbvio que Ordonho II não estava na vertente esquerda, onde não precisava de naues para ir a Crestuma, do mesmo lado e pouco acima; por isso a passagem é mais uma prova, se ainda fosse necessária, que Portugale ficava na direita, e era a povoação que ao fundar da monarquia se chamava o burgo portugalense, e logo nos primeiros reinados portugueses o Pôrto, isto é a povoação junta à Sé com as suas adjacências. Alojado nela, o rei encontrou aí construtores de embarcações. — A indústria, é de crer, DATAVA DOS ROMANOS, quando os barcos passavam sôbre o rio as pessoas e mercadorias que seguiam pela estrada de Lisboa a Braga; depois applicou-se à navegação do Douro e à atlântica de cabotagem. Quando à primeira informa o diploma precedentemente citado — dedit ipse rex et ipse comites nabulum et portaticum de dorio in die sabbati de portu de aliouirio et per totos illos portus usque in illa foce de durio ubi cadit in mare. De Aliouirio ou Aliovirio (?) até à Foz havia muitos sítios atracáveis, portus, onde os barcos pagavam certos impostos — nabulum e portaticum — que foram cedidos nos sábados ao mosteiro de Crestuma: seria a escolha desse dia determinada por já então se fazer esta feira semanal no burgo portugalense? Entre esses portus na antiguidade tinham florescido os dous que serviam a Cale, tornando-se por fim eminente o da direita, e no qual ficou sempre existindo e acabamos de vê-la em exercício, no século X, a arte de construir e armar embarcações»³⁵.*

II — «... no princípio do século X existiam já embarcações no Douro, segundo refere um documento do anno de 922. Por este tempo Ordonho mandou aparelhar naues, para fazer uma visita por via fluvial, ao bispo Gomado, resignatário da diocese de Coimbra, retirado então no mosteiro de Crestuma (...). Não era

³⁵ A. Sampaio, 1923 a, pp. 281-282.

todavia coisa recente a navegação do Douro; pelo contrário seria bem frequentada, pois que o rei n'essa visita entre outras doações concedeu ao mosteiro o nábulo ou nabam e o portatico, impostos que se pagavam em todos os desembarcaderos do rio desde Aliourio (Aljuvirio?) até à Foz (...). A navegação, a pesca e as construções eram factos correntes. Infelizmente o laconismo de texto não nos deixa perceber que especie de embarcações seriam designadas pela palavra naues: mas pelo menos ficamos sabendo que n'esta época se armavam e construíam no Douro quaesquer vasos de transporte fluvial e talvez marítimo; ELLES NÃO ERAM COMTUDO DESTINADOS A COMBATER, NEM CERTAMENTE GUARDAVAM A ENTRADA DO RIO, como se vê do facto occorrido no fim do mesmo seculo, quando Al-mansor emprehendeu a grande campanha de Compostella. Em 997 entrou no Porto a frota sarracena que trouxe de Alcacer do Sal (Alemtejo actual) parte das suas tropas. O famoso general veio com um troço do exercito por terra; passando por Coimbra, conquistada por elle em 987, e agora por sua ordem ja repovoada de sarracenos, atacou e venceu o Porto, reunindo-se aqui com o resto das forças, vindas por mar»³⁶.

O documento medieval não fala em construção de barcos, mas tão somente no aprestarem-se navios para deslocação de pessoas (só para atravessamento do rio?...); mas a existência destas, e a importância de que revestem as referências às doações do *navão* (imposto de pesca) e do *portatico* (imposto de portagem) são factos que reforçam a ideia duma assegurada implantação local de actividades, cujo corolário evidente é a fabricação da própria utensilagem usada — os barcos. Com toda a lógica termina assim, o Autor, a passagem transcrita:

«Em 922 satisfiziam a coroa o nabulum e o portaticum (...). Devia-se o nabulum — navão — pela pesca; o portaticum — portático ou portagem — pela introdução dos géneros conduzidos» (certamente da 'Terra per rriba de Doyro acima de huma parte e da outra')³⁷. ESSES BARCOS, NÃO FALADOS NOS DIPLOMAS ACIMA ALUDIDOS, TINHAM AUMENTADO EM NÚMERO COM TAMANHO TRÁFEGO, QUE O TRI-

³⁶ A. Sampaio, 1923 a, pp. 378-383

³⁷ A. Sampaio, 1923 b, p. 381, citando a passagem do *Livro das Linhagens* relativa ao episódio dos Gascos (fins do séc. X).

*BUTO AUFERIDO ATINJIA EM 1200 SOMA ASSÁS VALIOSA, POIS CONSTITUI NO ACTIVO DA DIOCESE UMA DAS VERBAS ATRIBUIDAS AO BISPO»*³⁸.

Na verdade, qual o motivo que nos obrigaria a supôr obrigatória diferenciação absoluta entre o sistema de construção das embarcações do início do século X no Douro e das dos séculos seguintes? Suponho que, de momento, não exista um encadeamento mais coerente de probabilidades viáveis.

Porém, que pensar quanto à sugestão de que a tradição de uma indústria de construção dessa época proviria dos tempos dos romanos?³⁹ O argumento invocado — a garantia duma passagem entre *Portus* e *Cale* na estrada Lisboa-Braga (Braga, um importante nó da malha de estradas militares romanas) — não é suficiente.

O factor dominante a ter em conta na avaliação de tal problemática consiste na navegação de penetração que os romanos dela tiraram o melhor partido; mas não deixaram referências sobre outro aspecto que não fosse a verificação de que parte do rio era navegável por *grandes naves*...

A única forma de avançar um pouco nesta devassa, consiste em «inquirir» as próprias embarcações actuais — os únicos «documentos» actualmente ao nosso dispôr. Qual o «testemunho» que deles poderemos lucrar?

- 5.3 Salvo no que respeita ao facto de gregos e romanos terem usado correntemente a *shell-technique*⁴⁰, e de a construção de tábuas trincadas ser conhecida no Mediterrâneo antes de fixar-se como uma caracterização nórdica, as tipologias dos seus modelos correntes não nos oferecem pontos de contacto com a dos durienses. O mesmo diríamos dos fócios⁴¹ e dos tartessios⁴²... Havendo quem defenda a tese de nos encontrarmos em zona

³⁸ A. Sampaio, 1923 a, p. 339. Segue-se a indagação de «como tal receita, omitida no título primitivo (doação de D. Tereza ao bispo D. Hugo — 18 de Abril de 1120) passou para a mitra.

³⁹ A. Sampaio, 1923 a, p. 282.

⁴⁰ O. Hässlof, pp. 40 e segs.; cfr. A. E. Christensen Jr., 1977, p. 276.

⁴¹ Muito antes dos Romanos, os Fócios dedicavam-se ao comércio ao longo do rio com os povos agricultores da Meseta (...) o que denota a existência dum tráfego nos dois sentidos, no qual a *Cale* era o centro e o estímulo» — O. Ribeiro, 1977, pp. 100-101.

⁴² O. Filgueiras, 1977.

ocupada pelos Celtas desde o séc. V a.C. ⁴³ eventualmente nestes se fixaria a nossa atenção. Porém, julgo haver argumentos para esbater tão excitante matéria⁴⁴. De facto, Estrabão ⁴⁵ precisa que os autóctones navegavam com barcos forrados de peles e começavam também a usar pirogas ^{45 e 46}. Quando o mesmo Autor anuncia que o rio é navegável por grandes barcos — *magnis scaphis* ⁴⁵ — logicamente deve ter-se baseado em notícias da época — Império Romano.

Quanto aos nossos barcos, eles apresentam um *facies* nórdico incontroverso, já pela técnica e sistema construtivo — *shell technique/clinker building* —, já por um conjunto de pormenores específicos — *roda de proa* e *cadaste* substituídos por peças de reforço interiores, o tipo de cavernas, o seu ângulo de incidência à proa e à popa, os tipos de *remadoiras*, etc. ⁴⁷.

5.4 Tendo em conta os indícios decorrentes do conjunto dos referidos factores técnicos e as linhas gerais de evolução do povoamento local, chegara-se a duas hipóteses de filiação. A mais recuada respeita aos suevos ⁴⁸; a outra aos visigodos ⁴⁹; a ideia duma influência viking é de pôr de lado, dado o arcaísmo e rusticidade dos nossos modelos; a sua feição de embarcações fluviais.

A segunda hipótese, que aliciou fortemente François Beaudouin no seu excelente estudo sobre os nossos barcos ⁴⁹; não me parece concordante com as ideias correntes sobre o género de influência exercida por este ramo dos invasores germânicos na organização de vida das comunidades — tendo-se votado preferencialmente à parte de Administração, onde a sua acção está bem patente ⁵⁰.

⁴³ M. Caucheril, pp. 57 e segs.

⁴⁴ A. E. Christensen Jr., 1977; P. Marsden, 1976 e 1977.

⁴⁵ Edição espanhola de A. Garcia y Bellido, p. 136.

⁴⁶ O. Filgueiras, 1962; cfr. F. Alonso Romero.

⁴⁷ F. Beaudouin, 1964 pp. 15 e segs.

⁴⁸ O. Filgueiras, 1964, pp. 33, 40-44. Mormente a partir do momento que deixou de constituir problema o conhecimento da possível existência de embarcações suevas forradas a couro visto pertencerem a uma época (*Bronze*) muito anterior às invasões do NW. (cfr. O. Filgueiras, 1957).

⁴⁹ F. Beaudouin, 1964, pp. 80/86.

⁵⁰ «... o código visigótico reúne todas as determinações em quatro sucintas leis, que têm por fim principal, regular as relações entre os *transmarini negotiatores* e a gente de terra (...) donde se vê que o pequeno tráfego marítimo internacional corria por mão de estrangeiros». — A. Sampaio, 1923 a, p. 271.

A primeira, impôs-se-me depois dum cotejo entre o panorama geral estabelecido no magistral trabalho do Prof. Jorge Dias sobre os arados ⁵¹, no que se refere à influência cultural dos suevos, e os aspectos peculiares deste caso da nossa arqueologia naval, (fig. 23).

A importância da pesca e dos transportes fluviais que transpõe dos documentos de 922, 1035 e 1120, não pode ter constituído um fenómeno de eclosão repentina, de improvisto verificada. A existência de aglomerados ribeirinhos, permitindo o desenvolvimento duma economia local, reforçaria esta hipótese. O argumento de que «os invasores nórdicos do século V, que se fixaram no país, não eram navegantes» ⁵² não prevalece, porquanto o que está em discussão não são as navegações atlânticas, mas formas humildes de construção naval e sua não menos humilde utilização. E em recente obra sobre as embarcações do Báltico nos primórdios da Idade Média ⁵³, exactamente um dos pontos para os quais se chama a atenção, é a existência dessas manifestações duma actividade menor, mesmo nos povos, cuja tradição marinheira não avulta: sem ombrearem em nada com as *sagas* escandinavas, os povos germânicos dispunham dos seus engenhos de navegar, mais ou menos evoluídos, que lhes permitiam a realização de uma economia normal nas condições exigidas por um *habitat* específico.

Na ausência duma demonstração cabal de qualquer destas duas hipóteses, não é de pôr de lado uma terceira.

Com as anteriores, admitia-se que as técnicas duma presumível (e aceitável) exploração da navegação do Douro pelos romanos, controladas por estes, não tinham sido absorvidas pelas populações ribeirinhas. Situando-se o período da cultura castreja entre os séculos V. a.C. e V d.C. ⁵⁴, coube aos invasores germânicos, a partir do século V, a importantíssima tarefa de produzir substanciais mudanças na vida e hábitos dos povos locais fortemente contrários à romanização. Caso se viesse a provar que a tais invasores não era devida a herança cultural em questão — a família das actuais embarcações durienses —, só nos restaria

⁵¹ J. Dias.

⁵² A. Sampaio, 1923 a, p. 270.

⁵³ O. Crumlin Pedersen, 1965.

⁵⁴ O. Ribeiro, 1955, p. 71.

privilegiar a via de pesquisa centrada nas posteriores relações amigáveis com outras gentes vindas da Europa Atlântica e do Norte, em especial as que nos ajudaram a eliminar o domínio muçulmano e a formar e consolidar o Estado português.

Um processo sistemático de análise comparada, adaptado à Arqueologia Naval⁵⁵ poderia forçar as portas do mistério. No caso, haveria que recorrer a documentação dispersa, como p. ex. a iconografia das embarcações bordalesas⁵⁶, de certos espécimes do Tamisa e do Vístula, etc. Um tal processo talvez permita, um dia, proporcionar a solução deste problema. Mas para isso haveria que dispôr de material documental suficiente — o que, até agora, ainda não aconteceu⁵⁷...

6. Passando a outro rio, o Lima, distanciado a cerca de 70 kms a Norte do precedente, encontramos-nos em paisagem diversa. Já não se trata de um vale encaixado, caminho de caudalosa torrente de montanha, mas de paragens onde tudo se dilui num bucólico manancial de poesia — o inefável Lethes, o rio do esquecimento⁵⁸...

As suas embarcações têm uma feição muito mais arcaica do que as do Douro, se bem que, mantendo como as deste, as características fundamentais de índole técnico-construtiva.

O *barco* do Lima, e o modelo menor, o *barquinho*, têm também um fundo chato sem quilha. Contudo, a forma lenticular não é completa dado que a popa é cortada e formada por um *tampo* a direito. O casco completa-se com ilhargas constituídas por duas fiadas de tábuas ao alto, que rematam, à proa, de encontro a uma forte e agressiva peça — o *talho* —, não recoberto pelo tabuado, e com um certo lançamento. Onde se observa maior rudeza é nas costelas — os *liames* — constituídos por pernadas em L, contrafiadas, que, alternadamente tomam conta de um e outro costado, figs. 24 a 27).

6.1 Do Lima não se conhecem senão referências muito tardias: os incidentes relacionados com o adiamento da efectivação do foral de Viana do Castelo, concedido em 1258 mas em vigor só quatro anos depois, bem como o teor desse documento, dão

⁵⁵ E. McKee, pp. 3-12.

⁵⁶ Em apêndice transcrevo um pequeno comentário acerca das alegadas semelhanças do *rabelo* com barcos de Bordéus.

⁵⁷ Como é habitual neste género de pesquisa (cfr. A. E. Christensen Jr., 1977, pp. 276-277).

⁵⁸ M. Caucheril p. 55, ref. Plínio (*Historial Natural*, L. 4, 22 v.) invoca o testemunho de Estrabão sobre a origem céltica desta tradição.

lugar a pertinentes considerações de Alberto Sampaio, visando reforçar a hipótese duma certa antiguidade do exercício da pesca (além da do comércio marítimo medieval) e da construção de embarcações, incluindo, certamente, no termo genérico *pesca*, a fluvial. A ela se referem, também, as Inquirições do mesmo ano: «da Camboa pedrina dam al Rey o melhor peixe que y morrer, et a tertia de todo o outro pescado»⁵⁹.

Além de que, tal como no Douro e no Minho, o valor das espécies piscícolas, nomeadamente as migratórias, e a função de estrada, facilitando uma penetração importante, são factores que abonam a posição do Autor citado. Daí que o Lima seja considerado importante via comercial, na Idade Média até meados do século XV⁶⁰.

- 6.2 Porém, os *barcos* trazem-nos um contributo de especial interesse. Na linha dos *Somerset turf boats*⁶¹, dos quais se distinguem unicamente por, ao *talho*, não sobrepor as tábuas dos costados, apresentar *tampo*, e os *liames* se situarem numa fase tecnológica diferente da do sistema de estrutura dos espécimes ingleses, as embarcações limianas parecem a réplica, ou aproximam-se extraordinariamente do *binnenboot* de *Havelkahn*⁶², do *dreibordnachen* do Reno⁶³, de modelos específicos do Weser⁶⁴. Outro pormenor curioso consiste na *troça* de madeira, ajustando a verga ao mastro, igual à dos barcos da Pomerânia⁶⁵. Também algo de semelhante existe entre a configuração do *barquinho* e o *prām* de Falsterbo⁶⁶ (aliás sem coincidência no que respeita aos *liames*). Deve notar-se, igualmente que, ao contrário dos barcos de Bevaix⁶⁷, e de Zwammerdam⁶⁸, ambos derivados de canoas

⁵⁹ A. Sampaio, 1923 a, pp. 314-318 e 354-355.

⁶⁰ A. Sampaio, 1923 a, pp. 314-318 e 354-355; F. Castelo Branco, pp. 41, 55, 61.

⁶¹ E. McKee, fig. 2 «X»; B. Greenhill, fig. 3. Fig. 28 deste estudo.

⁶² Doc. Kurt Kühn, fig. 128 in B. Greenhill. No Museu Marítimo de Bremerhaven existe um barco com uma proa igual — o *binnenboot* de Havelkahn; cfr. D. Ellmers 1972 b, p. 104, fig. 74.

⁶³ D. Ellmers 1972 a, pp. 47/48 e 1972 b, p. 104, fig. 74. No Museu Marítimo de Bremerhaven existe um barco do Reno com o mesmo tipo de cavername — o *dreibordnachen*.

⁶⁴ Informação que me foi fornecida por D. Ellmers.

⁶⁵ P. Smolarek, fig. 100.

⁶⁶ Doc. R. Blomquist repr. P. Smolarek, fig. 31.

⁶⁷ B. Arnold.

⁶⁸ Weerd & Haaslebos.

monóxilas ⁶⁹, os do Lima podemos-os classificar como *canoas de tábuas*, conforme a definição tipológica proposta por Dick e Julio Ibarra Grasso ⁷⁰.

6.3 Não fôra a referência ao comentário de Estrabão, atrás mencionado e seríamos tentados a relacionar estes modelos com os mais primitivos, dos celtas, cuja tradição se prolongou pela Europa durante a Idade Média ⁷¹.

Porém, a pasmosa ausência de notícias sobre este rio ⁷², constitue um vazio bem difficil de vencer. Mas tratando-se do Lethes que mais poderíamos esperar? ...

7. Se mais curta é a distância que separa o Lima do Minho — 24 kms — muito grande é a diferença entre os barcos deste último rio — os *carôchos* — e aqueles de que falamos até agora.

No *carôcho*, o sistema *clinker building* mistura-se com a *skeleton technique*, hibridismo que a influência dos estaleiros da orla marítima explicaria.

Sob o ponto de vista estrutural e formal, êle apresenta evidentes progressos sobre os anteriores espécimes. Em todo o caso, alguns pormenores indicariam caminhos de relação deveras curiosos. Modelo de duas proas, pormenores tais como a sua *roda de proa* contrastando com o reduzido *cadaste*, e a ausência de *delgados*, conferem-lhe o aspecto de carapaça de insecto — o que originou tão familiar denominação. Como se algo de um *curragh* ⁷³, tivesse sido transposto para um casco de madeira nórdico — numa fase anterior à do barco de *Oselver* ⁷⁴.

Barco de quilha, o fundo quase chato garante calado reduzido. E conquanto as costelas sejam formadas por *caverna* com *braços* embaçados, a secção mestra reveste-se de inegável interesse, com evidência para a quilha em T ⁷⁵, (figs. 29 a 31).

⁶⁹ P. Marsden, 1976; B. Greenhill, cap. 8.

⁷⁰ P. 167 e segs.. A comparação supra é extensiva a barcos de outras áreas culturais, como os do Adour (cfr. F. Beaudouin, 1970, especialmente pp. 111 e segs.; A. E. Christensen Jr. 1977, p. 276).

⁷¹ P. Marsden 1977, p. 282.

⁷² Estrabão menciona-o, sem referir nenhum dado sobre navegação.

⁷³ J. Hornell, p. 146.

⁷⁴ B. Greenhill, fig. 156. Cfr. o barco de Nordmore in A. E. Christensen Jr., 1968, p. 81.

⁷⁵ E McKee, «D» & «F» *intermediate model*, fig. 1.

- 7.1 Tão insólido espécime, no conjunto dos rios do NW. — talvez mais próximo de o classificarmos como embarcação de mar ⁷⁶ — obriga-nos a alargar a análise aos outros modelos aparentáveis, da Galiza.

Júlio Guillén, no ensaio com o significativo título «A grande família dos *Trincados* ⁷⁷ e outras embarcações regionais com influências normandas», refere as seguintes: *barco longo*, *trinca-dura*, *trincado*, *traiña*, *dorna* ⁷⁸. Todos desapareceram salvo a *dorna*, ainda em uso nas *rias* de Arosa e Pontevedra, em El Grove e Sta. Maria de Lanzada. O *trincado*, das *rias* de El Ferrol e La Coruña, e costas vizinhas, pôde ser documentada através dum modelo existente no Museu Naval de Madrid ⁷⁹, (figs. 32 e 33). Ambos parecem de feição mais evoluída que o *carôcho*, especialmente a *dorna*, de que salientarei: as linhas gerais do casco, a secção mestra, o tipo de quilha, estas últimas reproduzindo o traçado duma embarcação de pesca da Noruega da costa Este ⁸⁰. O próprio *trincado*, apesar de pormenores tais como a peça do fundo que substitui a quilha, e das que fazem a transição entre o fundo e os costados, a cada lado, também acusa progresso sobre o barco do Minho. Aliás de perfil, este espécime lembraria o *inseln boat* de Faroer, não fôra a secção transversal contrariar uma tal aproximação. Resta saber qual o grau de exactidão do modelo (reduzido) em causa ...

- 7.2 Voltando à discussão da problemática de origens — ou de influências culturais — aqui também nos encontramos sem conhecimento da existência de documentação escrita antiga que lhes respeite: a mais recuada é do séc. XV e refere-se à *dorna*. Entretanto, Fariña Busto, no seu interessante estudo lança a hipótese de a *dorna* ser do século XIII ⁸².

⁷⁶ Ver adiante a referência do modelo maior, o *barco da ribeira de Caminha*, que praticava a pesca no mar.

⁷⁷ Do nome da vela — *trincado* —, segundo mesma obra p. 5; todos tinham cascos de tabuado *trincado*.

⁷⁸ J. Guillén, pp. 13-24.

⁷⁹ J. Guillén, pp. 8-12.

⁸⁰ A. E. Christensen Jr. 1968, p. 78.

⁸¹ Cfr. F. Beaudouin, 1970, especialmente p. 111 e segs.. Denotaria uma recuada origem nas monóxilas? Até que ponto o modelo reduzido constitui um documento fidedigno?

⁸² F. Fariña Busto, p. 302.

Mas em face deste sub-grupo de barcos mais «evoluídos» e frequentando o mar — além da *dorna* e do *trincado*, o *barco da ribeira* de Caminha, modelo ampliado do *carôcho*, praticava a pesca costeira — ocorre-me o seguinte trecho dum texto de 1112, evocador duma situação local significativa: «*fiuvium quod mineum vocatur per quod Sarraceni & Normandi frequentius solebant intrare*»⁸³.

A individualização deste sub-grupo naval corresponderia a uma influência destacada — a dos normandos, passada a fase dos contactos violentos?

Mais do que realmente se regista nas obras genéricas, a frequência do NW. da Península por aqueles invasores apresenta aspectos diversificados, deveras importantes:

«Apareceram pela primeira vez no noroeste peninsular durante o reinado de Ramiro I (842-850), e desde então continuaram a abordá-lo até ao século XI. Desembarcando em geral sem resistência, começavam por saquear o litoral, e quando este os não abundava de despojos, internavam-se praticando por toda a parte danos e crueldades (...); passando o domínio cristão, corriam todo o sul da península, e chegavam à Mauritânia e Baleares. As entradas mais famosas, além da mencionada acima, aconteceram nos reinados de Ordonho I (850-866), de Afonso III (866-910), de Afonso IV (925-931) e de Ramiro III (966-984). A última foi excepcionalmente avultada e duradoura: chegados em cem navios, os piratas lançaram-se a assaltar o interior, sendo provável que se aproximassem de Guimarães; por sua causa, Mumadona mandou em 968 construir o castello, sobranceiro ao convento (...). Que ela não se enganara muito na previsão do futuro, esclarece-nos a nota da Chronica Gothorum no ano 1016 — Era MLIV, VIII idus septembris veniunt Lormanens ad castellum Vermudii, quod est in provincia Bracharensi (...). Mas, usualmente, fora dos portos, a demora nunca seria tamanha, nem tam grande o contacto dos navegadores nórdicos com a gente da terra (...). Do ano de 1026 temos (...) conhecimento da cedência de certas propriedades no território de Santa Maria, banhado pelo rio Ovar, como indemnização dum resgaste a normandos (...). Mas por este tempo os

⁸³ A. Sampaio, 1923 a, p. 290; M. Mollat p. 3.

bárbaros entravam já em relações amigáveis com a população do país. Transparece isto, com assás clareza, do incidente da rebelião, levantada na diocese de Lugo, na época de Bermudo III (1028-1037): os rebeldes, certos Vascones da Galiza, fortificaram-se no castelo de Lapio: competia ao conde Veremudo Vegilaz trazê-los à ordem: então, coadunavit seipse Comes cum omnes suos Barones, & cum Gens Leodomanorum, & cerravit ipsa pena & pressit ea per fortia, & cremavit, & solavit ea (...); tal aliança de modo nenhum podia dar-se, sem se ter estabelecido convivência entre uns e outros.

RESULTARIA DAÍ PARA OS HABITANTES DO LITORAL QUALQUER ENSINO?

(...) Seja como for, entre as duas datas acima citadas — 842-850 e 1028-1037 —, metem-se de permeio quasi dous séculos, no decorrer dos quais as entradas deviam ter sido em maior número, tendo-nos sido transmitidas só as mais notáveis. Esses navegantes audaciosos impressionariam os mal instruídos marinheiros da terra, que no período de relações amigáveis, é possível, receberiam deles conhecimentos da navegação atlântica» (sic) ⁸⁴.

8. Mas, de momento, nada mais se pode avançar. Em suma, a diversificação da índole dos barcos do NW. Peninsular, de presumível ascendência nórdica, leva-nos a pensar terem existido várias influências, vários agentes difusores de cultura.

Nos casos em aprêço, a referência de Estrabão às embarcações de couro e pirogas usadas pelos autóctones para navegarem nos rios do NW compromete a hipótese duma componente cultural céltica ⁸⁵ — tal como a comprovada rusticidade da Cultura Castreja (séc. V a.C. — séc. V d.C.)⁵⁴.

Por outro lado, o carácter depredatório das erráticas incursões marítimas dos vândalos também não favorece esta outra via de pesquisa ⁸⁶.

⁸⁴ A. Sampaio, 1923 a, pp. 286-289. Cfr. J. Mattoso p. 70 e nota 51. Sobre o difícil tema das relações com os invasores, visitantes e emigrantes do Norte, ver também H. Oliveira Marques pp. 29-51 e 221.

⁸⁵ Evidentemente, o testemunho de Estrabão não corresponde ao conhecimento visual dos factos narrados (cfr. A. Garcia y Bellido pp. 32-33); mas não podemos esquecer as reservas levantadas em torno da designação «céltica» aplicada a barcos «distinctively different from those that we tend to classify under the terms *Scandinavian, Mediterranean»* (P. Marsden, 1977, p. 283).

⁸⁶ «De vindas por mar neste período, Idácio nomeia três: uma descida dos vândalos na Galiza e duas dos hérulos em 456 e 459, mas nenhuma de consequência; rechassados imediatamente embarcaram de novo, tendo-se limitado a depredações costeiras» — A. Sampaio, 1923 a, p. 270.

A permanência dos suevos durante dois séculos (V-VII d.C.) no NW. e o tipo de relações desenvolvidas com as populações locais, jogam a favor da tese de que eles poderiam ter introduzido (mesmo vindo por terra) técnicas como as da construção de embarcações fluviais típicas (Douro, Lima) — os suevos de preferência aos visigodos. Somente falta comprovação dessa influência no respeitante aos barcos.

A evolução patenteada nas embarcações congêneres da Galiza — desde o Minho a El Ferrol — abre perspectivas sobre posteriores intervenções de outros povos do Norte — nomeadamente os Normandos.

Aliás nada impede supor que os barcos limianos, mau grado a sua feição arcaica tivessem sido adoptados posteriormente ⁸⁷.

Mas como nos situamos numa zona sujeita a múltiplos «encontros» ⁸⁷, do Cadinho Medieval poderiam ter resultado contribuições outras, cuja procura, por agora nos faz perder em brumas mais espessas que as da *matéria da Bretanha*:

*«Ne sont que iij matières a nul homme
De France et de Bretaigne et de Rome la grant;
Et de ces iij matières n'i a nule samblant ...»*

*Jean Bodel, «Chanson des
Saxons» (séc. XIII) ⁸⁸.*

⁸⁷ A Reconquista Cristã e a formação do Reino de Portugal são processos históricos ligados a fenómenos migratórios (da Europa para a Galiza e Portugal) com as correspondentes incidências culturais (cfr. O. Ribeiro III).

⁸⁸ *Cit.* por James Douglas Bruce «The Evolution of Arthurian Romance from the Beginnings Down to the Year 1300», 2a. ed. Gloucester, Mass. 1958, in A. C. Bruneti, nota 1, p. 131.

APÊNDICE *

... A iconografia conhecida, inicia-se com a notabilíssima vista da cidade do Porto, de Duncalf, mas que data apenas de 1736 ⁸⁹.

Se a localização temporal do início do uso destas embarcações durienses nos fica em aberto, o seu relacionamento com outras da mesma estirpe acabaria por permitir explorar a via da história da evolução do povoamento.

Mas tal alusão obriga a especiais cautelas, como se depreende, por exemplo, da evocação de imagens de embarcações antigas — egípcias — apresentada por António Sérgio ⁹⁰, a propósito do uso da *espadela* como governo do *rabelo* ⁹¹.

Aliás nenhuma destas «comparações», dispensa atenta análise envolvendo os aspectos construtivos, de pormenores técnicos, enquadramento histórico e cultural, etc.

A observação de Tollenare, nas suas *Notes Dominicales pendant un voyage en Portugal et au Brésil en 1814, 1817 et 1818* ⁹², de que os barcos de que nos ocupamos eram similares aos de Bordéus, mais do que qualquer outra, obrigaria a particular atenção — quer pela origem, quer pela época quer, ainda, pelo teor do próprio depoimento.

* Trecho da minha comunicação às «I Jornadas de Estudo Norte de Portugal-Aquitânia» (Porto, 12 a 14 de Março de 1984), «Embarcações Bordalessas e os Barcos do Douro».

⁸⁹ O. L. Filgueiras, 1984.

⁹⁰ A. Sérgio, p. 96-97.

⁹¹ Apesar de na nota 9 (pág. 241 da mesma obra) o autor destacar que até ao século XIII ainda se não dera a revolução técnica da introdução do leme nas embarcações, o que parece atenuar ou anular a possível sugestão de relacionamento com o modelo egípcio, mesmo assim, a comparação resta ambígua, pois o *rabelo* nada tem a ver genealógicamente com os modelos do Nilo.

⁹² Tomo I, p. 74. Por amável ref. Dr. Flávio Gonçalves.

A consulta da publicação «*Deux Albums des batiments de l'Atlantique et de la Méditerranée, par Jean Jouve (1769)*»⁹³ permitiu verificar que aí só estavam documentados os *courauts* nos efectivos da navegação ribeirinha, tendo Bordéus como porto ⁹⁴, (fig. 34).

Um modelo muito parecido era apresentado no quadro dedicado a Bayonne ⁹⁵.

Denominados por François Beaudouin *galupes* ⁹⁶ mais pareciam os *barcos* do Lima, não fossem as evidentes diferenças estruturais, de resto, impossíveis de reconhecer nos desenhos de Jean Jouve, (fig. 35):

Barcos do Lima⁹⁷

Proa terminada pelo *talho*, forte peça de remate, na qual entalham as tábuas do costado e que apresenta uma inclinação acentuada; popa remata em *tampo* quase vertical.

O cavername é constituído por pares de *liames* não unidos (cavernas com uma única pernada que serve de braço), alternando a pernada a uma e outra borda.

As tábuas do costado encostam, atepoando-se às do fundo chato.

*Galupe*⁹⁸

A proa termina pelo alteamento do fundo chato que se prolonga juntamente com as tábuas do costado até ao bico.

A popa remata pelo alteamento do fundo.

O cavername é constituído por cavernas de fundo sobre as quais se fixam os braços que tomam conta dos costados.

Existe uma peça de canto fazendo a transição entre o fundo e o costado ⁹⁹.

Por maioria de razão, a discrepância entre os planos da *galupe* apresentados por François Beaudouin e os planos dos *barcos* do Douro é tão notória que nada nos levaria a tentar qualquer aproximação entre ambos.

⁹³ Repr. apresentada pelo Comandante Jácques Vichot.

⁹⁴ Quadro 21: são *barcos* de transporte de vinho, o que poderia provocar uma apressada ideia de aproximação funcional.

⁹⁵ Quadro 22.

⁹⁶ F. Beaudouin, 1970, fig. 19, p. 103; os *courauts* aí representados, p. 70 e segs., não têm bicos — os extremos são ambos cortados a direito.

⁹⁷ Ver Quadros III e V do presente estudo.

⁹⁸ F. Beaudouin, 1970, pp. 104-110.

⁹⁹ Segundo o mesmo autor (ob. cit. p. 134) essa peça de canto — *ile* — indica uma evolução de formas a partir das canoas monóxilas.

Rabelo

Peça de reforço da proa, recoberta pelo tabuado do casco.

Peça de reforço da popa recoberta lateralmente pelo tabuado do casco.

Costados de secção curva.

Tabuado apostado, de encosto, ao fundo chato.

Galupe

Alteamento do fundo a rematar com os costados, no bico da proa.

Popa aberta, formada pelo alteamento do fundo.

Costados a directo, ligeiramente inclinados para fora.

Peça de transição entre o fundo chato e os costados.

A própria maneira de construir um e outro modelo reforçam sensivelmente essa evidente separação ¹⁰⁰, (fig. 36).

Aliás, aquele ilustre investigador quando esboçou a sua teoria sobre as origens dos barcos do Douro⁴⁹ não falou, sequer dos barcos bordaleses.

Contudo, ao deparar-se-me pela primeira vez uma reprodução do quadro de Vernet, «Deuxième vue de Bordeaux: Prise du Château — Trompette» ¹⁰¹ fiquei desde logo, surpreendido com o que aparentava ser o ar de família entre a embarcação ribeirinha representada no canto inferior esquerdo e os modelos do nosso grande rio, (fig. 37). Ainda teria a notícia de Tollenare alguma viabilidade? Teria escapado a Beaudouin algum outro modelo?

Só há dois ou três anos se me ofereceu oportunidade de estudar o quadro em pormenor no Museu de Marinha de Paris e a conclusão a que cheguei é a de se tratar, na verdade, dum modelo análogo à *galupe*.

Assim afastada a viabilidade de tal pista, de momento nada mais resta senão continuar a aguardar, trabalhando, o aparecimento de documentação que permita progredir em tão difícil área de pesquisa, esperando que um acaso feliz acabe por nos fornecer a chave deste intrigante mistério (...).

¹⁰⁰ Cfr. figs. 16-18 do presente estudo e 21/21 bis de F. Beaudouin, 1970.

¹⁰¹ N.º 45 de págs. 43 a 81 do Catálogo da Exposição de Joseph Vernet.

QUADROS II, III, IV e V

MODELO	FUNÇÃO	LOCAL GEOGRÁFICO ÁREA DE DIFUSÃO	DIMENSÕES	CARACTERIZAÇÃO	PROPULSÃO	TRIPU- LAÇÃO	FIG.
Rabelo	barco de carga ≥ 40 pipas.	< Rio Douro a mon- tante de Entre-os-Rios Porto	19,50 × 4,40 × 1,70	proa de <i>barco</i> , cas- telo de popa, <i>espadela</i> id.	<i>pano redondo</i> 4 remos, varas, sirga. id.	10/12	6/7
Barquinha rabelo	id. ≤ 40 pipas	id.				8/10	
Barca de passagem	atravessamento do rio (pessoas, carga, animais)	< Rio Douro a mon- tante de Entre-os-Rios	13,00 × 3,30 × 1,50	proa de <i>barco</i> ou de <i>rabão</i> , <i>espadela</i>	2 remos e even- tualmente cabos	1/2	
Rabão de Apêgadas	barco de carga	id.	16,70 × 3,10 × 1,40	proa de <i>rabão</i> , cas- telo de popa, <i>espadela</i>	<i>pano redondo</i> 4 remos, varas, sirga.	6/8	8/11
Rabão de rabo baixo	id.	id.	13,00 × 3,00 × 1,20	proa de <i>rabão</i> , <i>banco</i> de <i>apejar</i> , <i>espadela</i>	id.	4/6	9
Rabãozinho	id. e pesca	id.	9,00 × 2,00 × 1,00	proa de <i>rabão</i> , <i>espadela</i>	id.	2/3	9/10
Rabão branco	barco de carga	Rio Douro, a jusante de Entre-os-Rios		proa em bico, <i>espa- dela</i>	<i>vela de espicha</i> 2/3 remos, varas	2/3	
Rabão carvoeiro	id.	Concas / Porto	23,10 × 5,50 × 2,00	id.	<i>Pano redondo</i> 4 remos, varas	2/3	11/12
Barco de frete	id.	Arnclas/Casa Branca/ Porto	17,00 × 3,45 × 1,20	id. ib.	<i>vela de espicha</i> (ev. dupla), 4 re- mos, varas	2/4	13
Barco das Padeiras	id., e de passagem	Avintes / Porto	7,80 × 1,80 × 0,75	id.	<i>vela de espicha</i> 2 remos	1/2	
Valboeiro	id., pesca e pas- sagem	id.	7,30 × 1,75 × 0,67	s/ <i>espadela</i> id. ib.	id.	1/2	16/17
Barco da areia	barco de carga	Cantareira	15,00 × 2,90 × 1,10	id. ib.	id.	2/4	15

Quadro II: Barcos Tradicionais do Rio Douro

Barco	barco de carga	Ponte de Lima/Viana	16,00 × 3,05 × 0,70	<i>talho</i> (bico) <i>tampo</i> pequeno, leme	<i>pano redondo</i> ou <i>velas de espicha</i> varas	2	24/25
Barquinho	id. e pesca	id.	10,00 × 2,18 × 0,60	<i>talho</i> (bico), <i>tampo</i> maior (ev. leme)	<i>velas de espicha</i> varas	2	26/27
Barco de passagem	barco de carga	Porto da Barca	8,50 × 3,20 × 0,50	<i>tampas</i> de proa e popa	varas cabos	2	
Barco	id., pesca e passagem	A montante de Ponte de Lima	4,30 × 1,40 × 0,38	<i>talho</i> (bico) <i>tampo</i> maior	varas	1	

Quadro III: Barcos Tradicionais do Rio Lima

Carócho	barco de carga e pesca	a jusante de Monção	4,15 × 1,60 × 0,45	proa elevada, <i>cadaste</i> pequeno, <i>quilha</i> em T	<i>vela de penão</i> * 2 remos e varas	2/4	29/30
Barco	id.	Monção	id.	id., mas proa raza	2 remos varas	2	
Barco da sacada	pesca	Lanhelas	7,25 × 1,92 × 0,56	id., mas proa elevada	<i>vela de penão</i> 2/4 remos e varas	2/4	

Quadro IV: Barcos Tradicionais do Rio Minho

* N. B. "... one of the most ancient of sails ... (but) they came into general use in Europe later than all those hitherto described" (A. Moore, 206).

DOURO	LIMA	MINHO	AROZA, PONTEVEDRA, EL GROVE, SANTA MARIA DE LANZADA	EL FERROL / CORUNHA
<p>Rabelos e Valboeiros fundo chato, sem quilha</p> <p>reforços interiores de proa e popa (<i>oucas</i>) (fig. 22)</p> <p>só forro exterior</p> <p><i>solinho</i> no encosto da tábuá trincada</p> <p>ilhargas arredondadas e ângulo de incidência com o fundo, mais aberto</p> <p>pregos revirados e de pontas prepagadas</p> <p>calafetagem com estopa depois de vestido o forro</p> <p><i>caverna mestra</i> + <i>pegão</i></p> <p>ângulo do plano das caver-nas com o fundo: recto (ou aproximadamente recto) nos extremos</p>	<p>Barcos e Barquinhos fundo chato, sem quilha</p> <p>remate de proa aparente (<i>talho</i>) com <i>alefrizes</i>; <i>tampo</i> (popa)</p> <p>só forro exterior</p> <p>sobreposição direita do trincado</p> <p>ilhargas apinadas e direitas; ângulo de incidência com o fundo próximo do ângulo recto</p> <p>o mesmo</p> <p>o mesmo</p> <p><i>cavernas mestras (liames)</i> aos pares alternando as <i>mãos</i> a uma e outra borda</p> <p>o mesmo</p>	<p>Caróchos fundo raso, quilha em T (tipo intermédio)</p> <p><i>roda de proa e cadaste</i> sem <i>alefrizes</i></p> <p>só forro exterior</p> <p><i>solinho</i> no encosto da tábuá trincada</p> <p>lombos redondos</p> <p>o mesmo</p> <p>o mesmo</p> <p><i>caverna</i> (de fundo) + <i>braços</i></p> <p>o mesmo</p>	<p>Dorna quilha \simeq Fig. 78 (cimo) in A. Christensen Jr., 1968</p> <p><i>roda de proa e cadaste</i></p> <p>só forro exterior</p> <p><i>solinho</i> no encosto da tábuá trincada</p> <p>transição da quilha para o fundo, em V (como na fig. 78 sup. A. E. Christensen Jr. 1968)</p> <p>o mesmo</p>	<p>Trincado Tábua central reforçada como quilha, \simeq Fig. 78 (baixo) A. E. Christensen Jr. 1968.</p> <p><i>roda de proa e cadaste</i></p> <p>só forro exterior</p> <p>peças em L, de transição do fundo para as ilhargas</p> <p>o mesmo</p>

<p>seção mestra: casco largo e de ilhargas arredondadas ≈ barcas de Bridgewater (fig. 184, A. E. Christensen Jr. 1977) ≠ barco de Bruges Jonck Heere, in Marsden, (fig. 5); casco não derivado das canoas monóxilas, mas sim de <i>canoas de tábuas</i></p>	<p>seção mestra: casco largo de ilhargas apinadas ≈ <i>Somerset turfboat</i> & barcos germânicos do Báltico oriental (Figs. 3 e 128, Greenhill) & <i>binnenboot</i> + barcos do Reno & talvez <i>Falsterbo-pråm</i> (Blomquist, in Smolarek Fig. 31). ≠ <i>Zwammerdam boat</i> (Fig. 29, Marsden) — Sem peças em L de transição do fundo para as ilhargas; não derivado de canoas monóxilas mas de esquiões</p>	<p>seção mestra: casco redondo alargado ≈ barco de Gravenev (Fig. 155 Greenhill) & barco de Oselver (Fig. 156 A. E. Christensen Jr.).</p>	<p>seção mestra: casco de ilhargas altas e apinadas e fundo em diedro muito aberto</p>
<p>remadoiras: tipos de transição + tipo de Dalarna — variantes de tipos nórdicos (os remos trabalham livres)</p>	<p>sem remos</p>	<p><i>toletes</i> e <i>toleteiras</i> de tipo corrente</p>	<p>toletes e toleteiras de tipo corrente</p>
<p><i>vela redonda</i> <i>vela de espicha</i></p>	<p><i>vela redonda</i> <i>vela de espicha</i> troça de madeira do tipo da Pomerania (Fig. 100 Smolarek)</p>	<p><i>vela de pendão</i> ao baixo mastro descai para a popa</p>	<p>duas <i>velas de pendão</i> em dois mastros</p>
		<p>remadoira: tipo de transição nórdico (os remos trabalham livres)</p>	
		<p><i>vela de pendão</i> com <i>esteira</i> em 1/4 de volta e depois horizontal</p>	

Quadro V: Comparação das embarcações de tábua trincada do N.W. Peninsular

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO ROMERO (Fernando)
1976 *Relaciones Atlánticas Pre-Históricas entre Galicia y Las Islas Británicas y medios de Navegación*, Ediciones Castrelos — Vigo
- BEAUDOUIN (François)
1964 *Les Bateaux du Douro, Étude des Origines*, Museu de Etnografia e História da Junta Distrital do Porto, Porto.
1970 *Les Bateaux de l'Adour, Genèse d'une Architecture Nautique* ed. Musée Basque, Bayonne.
- BLUTEAU (Rafael)
1712 *Vocabulário*.
Coimbra
- BRØGGER (A. W.) & SHETELIG (Haakon)
1951 *The Viking Ships*, Dreyers Forlag, Oslo.
- BRUNETI (Almir de Campos)
1974 *A Lenda do Graal no contexto heterodoxo do Pensamento Português* Soc. de Expansão Cultural, Lisboa.
- CASTELO-BRANCO, (Fernando)
1958 «Do tráfego-fluvial e da sua importância na economia portuguesa» in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa.
- CASTRO (D. José de)
1943 *Estudos Etnográficos — Aveiro II*, Instituto de Alta Cultura, Lisboa.
- COCHERIL (Fr. Maur)
1970 «Bretagne et Galice» in *Pax, Chronique de L'Abbaye de Landévennec*.
- CORTESÃO (Jaime)
1964 *Os factores Democráticos na Formação de Portugal*, Portugália Editora, Lisboa, (2.ª ed.).
- CHRISTENSEN Jr. (Arne Emil)
1968 *Boats of the North*, ed. Det Norske Samlaget, Oslo.
1977 «Ancient Boat building — a provisional classification», in *Sources and Techniques in Boat Archaeology*, National Maritime Museum, Greenwich.

- DAVID, (Pierre)
vd. Soares, Torquato de Sousa
- DAWSON (Christopher)
1960 *Le Moven Age et les origines de L'Europe* (French Translation of *The Making of Eúrope*), Arthaud, Paris.
- DIAS (JORGE)
1948 «Os arados portugueses e as suas prováveis origens», in *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XVII, Coimbra.
- ELLMERS (Detlev)
1972 a «Ein mittelalterliches Schiff aus dem Rhein», in *Die Heimat, Zeitschrift für nie derrheinische Kultur — und Heimatpflege*, Krefeld 43.
1972 b *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel — und Nordeuropa*, Karl Wach Woltz Verlag, Neumünster.
- ESTRABÃO
vd. = Garcia y Bellido, A.
- FARIÑA BUSTO, (Francisco)
1975 «Sobre el origen histórico de la dorna», in *Boletín Avriense*, Orense
- FILGUEIRAS (Octávio L.)
1956 *Rabões da Esquadra Negra*, ed. «O Pejão», Porto.
1959 «Tipologia dos Barcos do Douro», in *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. XXII, Porto.
1961 «Rumo, palavra-chave da arte da construção naval», in *Revista de Guimarães*, vol. LXXI, n.º 3-4, Guimarães.
1962 «Da Navegação do Douro» in *Actas do I Colóquio Portuense de Arqueologia, Studium Generale*, vol. IX, Porto.
1964 «Entre Normandos e Árabes nas Margens do Douro», *Studium Generale*, vol. X, Porto.
1966 *O Barco Poveiro* ed. Câmara Municipal da Póvoa do Varzim.
1970 a «Sobre as Origens do Barco Poveiro», *Boletim Cultural Póvoa do Varzim*, Póvoa do Varzim.
1970 b «No crepúsculo das embarcações regionais», in *Actas do XXIX Congresso Luso-Espanhol*, Colóquio 2 — Tomo III, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, Lisboa.
1977 «The Xávega-Boat, a case-study on the integration of Archaeological and Ethnological data», in *SOURCES AND TECHNIQUES IN BOAT ARCHAEOLOGY*, National Maritime Museum, Greenwich.
1979 «A Presumptive Germanic Heritage of a Portuguese Boatbuilding Tradition», in *Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*, Greenwich.
1984 a «Algumas cenas e cenários ribeirinhos de Vila Nova de Gaia em Gravuras dos séculos XVII a XIX», in *GAIA*, vol II, Vila Nova de Gaia.
1984 b «As Embarcações Bordalesas e os Barcos do Douro», in *Actas das I Jornadas de Estudo Norte Portugal-Aquitânia*, C.E.N.P.A. Porto.
- GAMA BARROS (Henrique da)
1947 *História da Administração Pública em Portugal, nos séculos XII a XV*, Tomo IV — 2.ª Edição, dirigida por Torquato de Sousa Soares, ed. Livraria Sá da Costa/Lisboa.

- GARCIA Y BELLIDO (A)
1945 *España Los Españoles Hace Dos Mil Años Según La Geografía de Strábon*, ed. Espasa-Calpe, Argentina, Buenos Aires, 4.^a ed.
- GREENHILL (Basil)
1976 *Archaeology of the Boat*, Adam and Charles Black, Londres.
- F. GUILLÉN (Júlio)
1969 *La gran familia de los trincados y otras embarcaciones regionales con influencias normandas*, Instituto Histórico de Marina, Madrid.
- HASSLÖF (Olöf)
1972 «Main principles in the Techonology of Ship-Building», in *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen*, Rosenkilde and Bagger, Copenhagen.
- HORNELL (James)
1970 *Water Transport, Origin And Early Evolution*, David & Charles; Newton Abbot, 2.^a ed.
- IBARRA GRASSO (DICK & JULIO)
1949 *História de la Navegación Primitiva*, Francisco Liverali — Editor. Buenos Aires.
- JOUVE (Jean)
(1679) — 1971 *Deux Albums des Batiments de l'Artilantique et de la Méditerranée*, Museu de Marinha, Paris.
- KINSEY (W. M.)
1829 *Portugal illustrated, by the Rev., B. D. fellow of Trinity College, Oxford and chaplain to the right Hon. Lord Auckland*, Published for the author by Trentel and Würtz, Trentelzun and Richter, Londres, 2.^a ed.^a.
- Mc KEE (Eric)
1976 «Identification of timbers from old ships of north — western European origin», in *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 5, n.º 1, London.
- MARSDEN (Peter)
1976 «A boat of the Roman period found at Bruges, Belgium, in 1899, and related types», *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, London.
1977 «Celtic Ships of Europe» in *Sources and Techniques in Boat Archaeology*, National Maritime Museum, Greenwich.
- MATTHES (W.)
1940 «The Suevi» in *Vorgeschicht der Deutschen Stämme*, dir. Reinerth (Hans), Berlin.
- MATTOSO (José)
1968 *Le Monachisme Ibérique et Cluny — Les Monastères du Diocèse de Porto de l'an mille à 1200*, Publications Universitaires de Louvain.
- MOLLAT (Michel)
1964 «Notes Sur La Vie Maritime En Galice Au XII.^o Siècle d'Après *L'historia Compostellana*». *Anuário de los Estudios Medievales*, Instituto de História Medieval de España. vol. I, Barcelona.
- MOORE (Alan)
(1925) — 1970 *Last Days of Mast & Sail*, David & Charles, Newton Abbot.

- NASCIMENTO (Aires Augusto)
1973 «Alguns vocábulos portugueses num manuscrito latino do século XV»,
in *Portugalia Historica* — I, Lisboa.
- NOVAES (Manuel Pereira de)
(1631) — 1913 *Anacrisis Historial*, Biblioteca Pública Municipal, IV — vol. II, Porto.
- PICO (Maria Alexandra Tavares Carbonell)
1963 *Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460* ed. Soc. de Língua
Portuguesa, Lisboa.
- RIBEIRO (Orlando)
1955 «Portugal», vol. V da *Geografia de España y Portugal*, Manuel de
Terán, ed. Montaner y Simón, S. A., Barcelona, 1.ª ed.,
1975 «Portugal (Formação de)» in vol. III, *Dicionário da História de Portugal*,
Joel Serrão, Lisboa.
1977 *Introduções Geográficas à História de Portugal — Estudo crítico*
Imprensa Nacional — Casa da Moeda, Lisboa.
- SAMPAIO (Alberto)
1923 a «As Póvoas Marítimas do Norte de Portugal», in *Estudos Históricos e*
Económico, ed. Livraria Chardron, vol. I, Porto.
1923 b «O Norte Marítimo», in *Estudos Históricos e Económicos*, vol. I, ed. da
Livraria Chardron de Lello, Irmão, Lda., Porto.
- SCHULTEN (Adolf)
1959 — 1963 *Geografía y Etnografía Antiguas de la Peninsula Ibérica*, ed. Consejo
Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- SERRÃO (Joel)
«Transportes» in *Dicionário de História de Portugal*, Joel Serrão,
Lisboa.
- SMOLAREK, (Przemyslaw)
1969 *Studies on Gdansk Pomerian Boat — Building in Xth — XIIIth centuries*.
Gdansk Maritime Museum's Proceedings, Gdansk.
- SOARES (Torquato de Sousa)
Anotações a *ob. cit.* GAMA BARROS (Henrique).
- TOLLENARE (L. T.)
(1818) — 1971 *Notes dominicales prises pendant un voyage en Portugal et au Brésil, en*
1816, 1817 et 1818, Tomo I, Fundação Calouste Gulbenkian, Paris.
- VERNET (Joseph)
1976 — 1977 Catálogo da exposição organizada pelo Museu de Marinha de Paris.
- VITERBO (Fr. Joaquim Santa Rosa)
(1798/99) — 1966 *Elucidário*, ed. crítica de Mário Fiúza, Livraria Civilização Editora,
Porto.
- WOOLLEY (Sir Leonard)
(1929) — 1950 *Ur of the Chaldees*, Penguin Books, London.

ÍNDICE ANALÍTICO

- acertar (perfil barco/a olho), 8
ADOUR, n. 70
afastamento, 13
Afonso III, 10
Afonso III, 21
Afonso IV, 21
agentes, 22
aglomerados, 16
agricultores, (povos), n. 41
água, (nivelar com), 8
Alberto Sampaio — ver Sampaio (A.)
ALCÁCER DO SAL, 13
alefrizes, 32
ALENTEJO, 13
alinha(r), 8
ALIOUIRIO, 12, 13
Al-mansor, 13
almudes, 9
Alonso Romero (F.), n. 46
alqueires, n. 26
ALTO DOURO, 11
Alvão (fotografia), fig. 6
amigáveis (rel./inv.), 22
animais, 30
antropológicos (dados/indícios), 5
aparelhar/aprestar (naves), 12, 13
apêgadas (rabão de), 7, 30, fig. 8, fig. 11
apêjar (banco de), 30
arados, 16
área(s) (cultural), n. 12, n. 70 (território),
3, 4
armar (embarcações), 12, 13
ARNELAS, 30, fig. 13
Arnold (B.), n. 67
AROSA (ria de), 20, 32
Arqueologia Naval, 16, 17, n*
arqueológica, 5, 6
arrumar (carga/barco), 8
arte (constr. barcos), 12
Arthurian Romance, n. 88
ascendência (nórdica), 22
assaltar (normandos), 21
associativa (fórmula), 5
assumbres, 9
atlântica(o), 4, 12, 16, 17, 22, n. 12, fig. 1
ATLÂNTICO, 3, 4, 26
atravessamento (Douro), 13, 30
autóctones, 15, 22
azora, 10
azzurracha, 9, 10
AVINTES, 30

bacias hidrográficas, 4
BÁLTICO, 16, 33
BALEARES, 22
banco de apêjar, 30
bárbaros, 21, fig. 23
barça, 9
barca(s) (genérico), 9, 10, 11, n. 26, fig. 2;
(azurracha), 9, 10; (de Bridgewater),
33; (de passagem), 7, 11, 30; (*de*
Riba Douro), 10; (*taverneiras*), 10
BARCA D'ALVA, 6
barcis, 11

- barco(s) (genérico), 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 19, 20, 21, 23, 30, 31, 33, n. 62, n. 70, n. 94, fig. 2, (do Adour), n. 70; (da areia), 30; fig. 15, fig. 31, (de Arnelas), fig. 13; (do Báltico); 33; (de Bevaix), 18; (de Bordeus), 25, 27, n. 56; (da Bretanha), 5; (de Bruges), 33; (do Douro), 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25, 26, 27, 30, n. 23, n*, figs. 15 a 22; (de espadela), 7, fig. 5; (de frete), 7, 30, fig. 14; (grandes), 15; (de Graveney), 33; (do Lima), 6, 17, 18, 19, 26, 31, 32, fig. 24, fig. 25, fig. 31; (*longo*), 20 (do Minho), 19, 20, 31; (nórdicos), 22; (de Nordmore), n. 74 (do Noroeste), 4, 5, 6, 22; 23, fig. 31 (da Noruega), 20; (de Oselver), 19, 33 (de pá), 7, fig. 5; (das padeiras), 7, 30; (de peles), 15; (da Pomerania), 18; (de quatro remos), 110, (rabelos), 7, n. 23, fig. 5, fig. 6, (do Reno), 33, n. 63 (da Ribeira/Porto), 7; (da Ribeira de Caminha), 21, n. 76 (da sacada), 31 (de Somerset), 18, 33, fig. 28 (tradicionalis), 4; (de Zwammerdam), 18, 33, fig. 28
- barquetis*, 11
- barra (Porto), n. 26
- barquinha (rabela), 7, 11, 30
- barquinho* (Lima), 6, 17, 18, 31, 32, fig. 26, fig. 27
- barreira (Pirineus), 3
- BAYONNE, 26
- Beaudouin (F.), 15, 26, 27, n. 47, n. 49, n. 70, n. 81, n. 96, n. 98, n. 100, fig. 35, fig. 36.
- Bermudo III, 22
- BEVAIX, 18
- bico(s), 30, n. 96 (de proa/popa), 8, 26, 27, 31
- binnenboot*, 18, 33, n. 62
- bispo(s) (do Porto), 10, 11, 13 (Gomado), 11, 12
- BITETOS, fig. 9
- Blomquist (L.), 33, n. 66
- Bluteau, n. 25
- boat* (*Somerset turf*), 18, 33, fig. 28 (*inseln*), 20 (Zwammerdam), 18
- boca (barcos/Douro), 8
- Bobucka (Maria), n. 14
- Bodel (Jean), 23
- borda(s), 7, 26, 32
- bordalesas(es), 17, 27, n*
- BORDEUS, 26, 27, fig. 37
- bordo, 7
- bortuna*, fig. 22
- BRACHARENSI (Provincia), 21
- braços, 19, 26, 32
- BRAGA, 12, 14
- branco (rabão), 7, 30
- BREMERHAVEN, n*
- Bresil, 25
- BRETANHA, 5 (matéria da), 23
- BRETAIGNE, 23
- BRIDGEWATER, 33
- Bronze (época), n. 48
- Bruce (J. Douglas), n. 88
- BRUGES, 33
- Bruneti (A.C.), n. 88
- BUCARESTE, n. 14
- burgo (portucalense), 12
- Busto (F. Fariña), 20
- cabido (Sé do Porto), 11
- cabo(s), 30, 31
- cabotagem, 4, 12
- cadaste*, 15, 19, 31, 32, n. 12
- cadinho medieval, 23
- cais (da Europa) (do esquecimento), 4
- calado, 6, 19,
- calafetagem, 32
- CALE, 12, 14, n. 41
- cale*, 6
- camboa, 18
- CAMINHA, 21, n. 76
- caminho-de-ferro, 6
- camionagem, 6
- campanha de Almansor, 13
- canoas (monóxilas), 18, 19, 33, n. 99; (de tábuas), 4, 19, 33, fig. 2
- CANTAREIRA, 30, fig. 15
- cantaras, 9
- capacidade (carga/barcos), 8; (pipas), 9
- Carbonell Pico (M. A.), n. 30, n. 31
- carga, 8, 9, 30, n. 23 (barco de), 7, 30, 31
- carócho*, 6, 19, 20, 21, 31, 32, fig. 29, fig. 30, fig. 31

- Carvalho Dias (C. A.), fig. 18
carvel built, 5
 carvoeiro (rabão), 7, 30, fig. 11, fig. 12
 CASA BRANCA, 30, fig. 14
casal, fig. 22
 casamentos (colmeia poveira), 5
 casco(s) (de barco), 6, 8, 17, 19, 20, 27,
 33, n. 77, fig. 19 (pipa), 8
 Castelo Branco (F.), n. 4, n. 26, n. 28,
 n. 29, n. 31, n. 32, n. 60
 castelo (de Guimarães), 21 (de Lápio), 22;
 (de Vermudi), 21 (de popa), 30
 CASTELO DE PAIVA, fig. 18
 castreja (cultura), 16, 22
catraia poveira, fig. 4
 Caucheril (Fr. M.), n. 43, n. 58
 caverna(s), 6, 7, 8, 15, 26, fig. 20 a 22
 (do fundo), 7, 19; (mestra), 32
 cavername, 26, n. 12, n. 63
 celtas, 15, 19
 céltica, 22, n. 58, n. 85
 charneira (localização de), 4
 cidade(s) (portuárias), 4 (Porto), 9, 25
 (Lamego), n. 26
 Christensen Jr. (A. E.), 32, 33, n. 40, n. 44,
 n. 57, n. 70, n. 74, n. 80
 classes (colmeia poveira), 5
clinker building, 5, 15, 19
 código visigótico, n. 50
 COIMBRA, 11, 12, 13
 colmeia(s) (poveira), 5; (galegas/afins), 5
 colónias (de pesca), 4, 5
 comercial (via/Lima), 18 (tráfego), 11
 comércio, 9, 18, n. 41
 Comissão Intern. de História Marítima,
 n. 14
 componente(s) (cultural), 22 migrató-
 rias, 3
 COMPOSTELA, 13
 CONCAS, 30
 concelho de Penajoia, 10
 concepção estrutural, 6
 concorrência (cam. ferro), 6
 conde Veremundo Vigilaz, 22
 condições (nav./Douro), 6
 conformação (costados/Douro), 7
 conservantismo (estaleiros), 11
 construção (naval/barcos), 5, 7, 8, 13, 14,
 16, 18, 23, n. 12, figs. 18 a 22, fig. 36
 (padrão), 6, figs. 18 a 21
 construtiva (feição), 6, 15, 17, 25
 construtores, 7, 12
 construir (arte/barcos), 12
 contrafiadas, 17
 convento, 12, 21
coqueiro, 7
 Coroa, 10, 13
 correntes, migratórias, 3
 Cortesão (Jaime), n. 3
 CORUNHA (ria da), 20, 32
 costa(s), 3, 20
 costado(s), 6, 7, 17, 18, 20, 26, 27
 costeira(s) (depredações), 86 (pesca), 5, 21
 costelas, 17, 19
couraut, 26, n. 96, fig. 34
 couro (barcos de), 22, n. 48
 CRESTUMA, 12
 cristã(o) (domínio), 21; (Reconquista),
 n. 87
 crueldades, 21
 Crumlin Pedersen (O.), n. 53
 Cruz Gomes (J. A.), fig. 4, fig. 7, fig. 8,
 fig. 10, fig. 12, fig. 15, fig. 17
 cultura (genérico), 22; (castreja), 16, 22
 cultural(ais), 3, 4, 5, 16, 20, 22, 25, n. 12,
 n. 70, n. 87
curragh, 19
- DALARMA, 33
 danos, 21
 DANTZIG, n. 14
 David (Pe. P.), n. 34
 Dawson (C.), fig. 23
 década de 50 (camionagem), 6
 delgados, 19
 depredações costeiras, n. 86
 depredatório, 22
 desembarque (praia de), 4
 desembarcaderos, 13
 despojos, 21
 Dias (Jorge), 16, n. 51
 dificuldades (nav./Douro), 6
 dimensões (do País), 3
 DINAMARCA, 5

- diocese (Coimbra), 12; (Lugo), 22 (Porto), 14
- divisão (das embarcações/tributos), 10 (do fundo b.), 8, n. 22
- doação (Ordonho/Gomado), 12, 13, (D. Tereza/D. Hugo), n. 38
- domínio (cristão), 21; (muçulmano), 17
- DORIO**, 11
- dorna*, 20, 21, 32, fig. 32
- DOURO**, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 26, 27, 30, 32, n. 26, n*, fig. 5, fig. 6, fig. 18, fig. 31
- dragas*, 7
- dreibordnachen*, 18, n. 63
- Duncalf, 25
- durienses, 14, 16, 25
- economia local, 16
- egípcias, 25, n. 91
- EL FERROL** (ria de), 20, 23, 32
- EL GROVE**, 20, 32
- Ellmers (D.), n. 62, n. 63, n. 64
- Elvira (rainha), 11
- embarcação(ões), 8, 10, 12, 13, 14, 18, 25, 27, 33, n. 91, (do Báltico), 16; (bordalesas), 17, n*; (de couro), 22; (do Douro), 6, 10, 11, 16, 25 (fluviais), 15, 23; (da Galiza), 23 (de mar), 20; (do Lima), 17, 18; (da Noruega), 20 regionais, 20; (suevas), n. 48; (tradicionais), 4, fig. 2.
- emigrantes (do Norte), n. 84
- encontros (povos/culturas), 4
- endogamia, 5
- engenhos de navegar, 16
- entradas (normandos), 21, 22
- ENTRE OS RIOS**, 6, 30, fig. 5
- escala, 5
- ESCAMARÃO**, figs. 19 a 21
- escandinavas(os), 5, 16
- escorado, 8
- espaçamento (cavernas), 8
- espadela, 7, 9, 25, 30, fig. 5
- ESPANHA**, 4
- espécies piscícolas, 18
- espécime(s), 17, 19, 20
- esqueleto (barco), n. 12,
- esquifes, 33
- Estado português, 17
- estaleiros, 11, 19, n. 12
- esteira, 33
- estopa, 32
- Estrabão, 15, 19, 22, n. 58, n. 72, n. 85
- estrada(via/Lima), 18; (romana), 12, 14
- estrangeiros, n. 50
- estrutura, 18
- estrutural(ais), 6, 19, 26
- estuários, 4
- étnico-culturais (raízes), 3
- EUROPA**, 3, 4, 17, 19, n. 12, n. 87, fig. 23
- EUROPE**, 31, n. b.
- européias (norte), 4
- evolução (povoamento), 15, 25
- extensão (costas), 3
- facies* nórdico, 15
- FALSTERBO** (prâm), 18, 33
- família (b. do Douro), 6, 9, 11 (marcas de), 5 (*trincados*), 20
- Fariña Busto (F.), n. 82
- FAROËR**, 20
- fechada (colmeia/Póvoa), 5
- feira semanal (Porto), 12
- fenómenos migratório, n. 87
- Fernandes (Rui), n. 26
- fiadas (tábuas), 17
- FIDÉ**, 5
- Filgueiras (O. L.), 3 n. 9, n. 10, n. 11, n. 12, n. 13, n. 15, n. 16, n. 17, n. 18, n. 21, n. 33, n. 42, n. 46, n. 48, n. 89, fig. 2, fig. 5, fig. 9, fig. 11, fig. 14, fig. 16, fig. 19, fig. 20, fig. 21, fig. 22, fig. 26, fig. 29
- filho mais novo (herdeiro), 5
- filiação (barcos/Douro), 15
- finisterra (posição de), 4
- fluvial(ais), 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 23
- foce*, 12
- fócios, 14, n. 41
- foral (Viana), 17

- forma(s), 6, 7, 8, n. 99 (l), 19, fig. 2
 forro, 32
 foz (do Douro), 10
 FOZ (do Douro), 12, 13
 FRANCE, 23
frete (barco de), 7, 30, fig. 14
 fronteira (Douro), 4, n. 8
 frota sarracena, 13
 fundo (dos barcos), 9, 20, 32 (chato), 6, 7, 8, 17, 26, 27, 32, n. 24, fig. 18 (raso), 19, 32

 galega(o), 5
 GALIZA, 20, 22, 23, n. 86, n. 87, fig. 32
galupe, 26, 27, fig. 35, fig. 36
 Garcia y Bellido (A.), n. 45, n. 85
 gascos, n. 37
 genealogia (b. Douro), 9
 gente (da terra), 21, n. 50
 geográficas (diferenças), 3
 Geraldês (José), fig. 25, fig. 27, fig. 30
 germânicos, 15, 16
 GLOUCESTER, n. 88
 Gomado (bispo), 11
 Gonçalves, (Flávio), n. 92
Gothorum (Chronica), 21
 governa(r) (o barco), 9, 25
 GRÃ-BRETANHA, 5
 GRAVENEY, 33
 gravuras, 6
 Greenhill (B), 33, n. 61, n. 62, n. 69, n. 74
 GREENWICH, fig. 28
 gregos, 14
 Guillén (J. F.), 20, n. 78, n. 79, fig. 32, fig. 33
 GUIMARÃES, 21

 Haaslebos (Weerd &), n. 68
 habitantes (litoral), 22
habitat, 16
 Hasslöf (O.), n. 40
håvebad, 5
 HAVELKAHN, 18, n. 62
 Heere (J.), 33
 herança (cultural), 16; (filho mais novo), 5
 hérulos, n. 86

 hibridismo (técnica), 19
 hinterland, 4
 história (do povoamento), 4, 5, 25
 História Marítima, n. 14
 histórico(s) (enquadramento), 25 (processos), n. 87
hombros das águas, 9
homens de respeito, 5
 Hornell (J.), n. 73
 Hugo (bispo), n. 38

 Ibarra Grasso (D.+J.), 19
 ibérica(o), 5; vd. Penninsula
 iconografia, 17, 25
 Idácio, n. 86
 Idade Média, 16, 18, 19
ile, n. 99
 ilhargas, 17, 32, 33
 Império Romano, 5
 imposto(s), 10, 11, 13
 incidência(s) (ângulo/cavernas), 15
 indústria (constr. nav.), 11, 12, 14
 influência(s), 4, 15, 16, 19, 20
 ingleses, 18
 Inquirições, 18
inseln boat, 20
 interior montanhoso, 6
 invasões (bárbaros), n. 48, fig. 23 (vândalos), 22, n. 86
 invasores (germânicos), 15, 16 (nórdicos), 16, n. 84 (normandos), 21

 jangadas, fig. 2
 Jonck Heere, 33
 Jouve (Jean), 26, fig. 34.

 KALMAR, 5
 Kinsey (W. M.), n. 5
 Kühn (Kurt), n. 62

 LAMEGO, n. 26
lança, 5, fig. 2, fig. 3
lanche, 5
 LANHELAS, 31

- LAPIO, 22
larguras (boca/barco), 8, 9
lastrado, fig. 22
léguas (naveg./Douro)
leis (código visigót.), n. 50 (*preceitos/*
/Póvoa), 5
leme, 9, 31, n. 91
lenticular (fundo), 7, 17
leodomanorum(gens), 22
lerret, 5
 LETHES, 17, 19
liames, 17, 18, 26, 32,
ligações transversais, 4
lignis (lenha), 11
 LIMA, 4, 6, 17, 18, 19, 23, 26, 31, 32,
 fig. 24, fig. 25, fig. 26, fig. 27, fig. 31
limianas (embarc.), 18
linha(s), 6, 18, 20, n. 22 (*cordel*), 8
linhagem (pescadores), 5
 LISBOA, 12, 14
litoral, 3, 5, 21, 22
Livro de Linhagens, n. 37
localização (charneira), 4
lombos (do barco), 32
lormanes (normandos), 24
 LUGO (diocese), 22
- madeira (casco de), 19 (*troça*), 18, 33
 MADRID, 20
mãos (das cavernas), 32
mar (barcos frequentando), 20, 21 (*bar-*
baros/niv. por), n. 86; (*pesca no*), n. 76;
(tropas unidas por), 13
marcas de família, 5
Marinha (Museu/Paris), 27, fig. 37
marinheiros (locais), 22; (*a/tradição*), 16
marítima(s) (invasões), 22; (*migrações*), 3;
(navegação), 4; (*orla*), 19; (*pescas*), 5;
(rota), 4
marítimo (comercio), 18; (*Museu/Bremer-*
haven), n. 62, n. 63; (*Museu/Greenwich*),
 fig. 28; (*transporte*), 13; (*tráfego*) n. 50
 Marsden (P.), 33, n. 44, n. 69, n. 71, n. 85
masseira(s), fig. 2
mastro, 18, 33
matéria da Bretanha, 23
 Mattoso (J.), n. 84
- MAURITANIA, 21
 McKee (E), n. 19, n. 20, n. 55, n. 61, n. 75
medida(s) (construção/barcos), 8; (*de pão/*
/carga), n. 26
medieval(ais), 11, 13, 18, 23
Mediterranean, n. 85
 MEDITERRANEO, 3, 4, 14, 26
mediterrânica(o), 4, n. 12, fig. 2
mercadorias, 6, 12
 MÉRIDA, fig. 2
 MESETA, n. 41
mesopotâmico, 4, fig. 2
mestres (calafates/carpinteiros), 7
migratórias(os), 3, 18, n. 87
 MINEUM, 21
 MINHO, 4, 6, 18, 19, 23, 31, 32, fig. 29,
 fig. 30
mitra, n. 38
modelo(s) (barcos), 6, 9, 14, 15, 17, 18,
 26, 27, n. 91 (*celtas*), 19; (b. Douro),
 6, n. 23, n. 24; (b. Galiza), 20; (b. Lima),
 17, 19 (b. Minho), 19, 21 (b. Weser), 18;
(miniaturas), 20, n. 81
moldes (ausência de), 8
 Mollat (M.), n. 83
 MONÇÃO, 31
monóxilas (canoas), n. 81, n. 99
montanha (rio de), 6, 17
montanhoso (interior), 6
 Moore (A.), 31, n. b.
 Moreira (L.) fig. 3
 Mosteiro de Crestuma, 12, 13
moyos, 9
 Museu (Marinha/Paris), 27, fig. 37 (Mari-
 timo/Bremerhaven), n. 62, n. 63 (Mari-
 timo/Greenwich), fig. 28 (Naval/Madrid),
 20
muçulmano(s), 5, 17
 Mumadona, 21
- nabam*, 13
nabulum, 11, 12, 13
 Nascimento (A.), n. 27
naue(s), 12, 13
nauibus, 11
naichuelos, 10
navão, 13

- nave(s), 12, 13, 14
navegação fluvial, 9, 10, 12, 14; (longitudinal rios), 4, 6, 13, 16 (marítima), 4, 12, 13, 16, 26, n. 72
navegador(es), 21
navegante(s), 16, 22
navega(r), 15, 16, 22, n. 26
navios, 21
negociatores (Transmarini), n. 50
NILO, n. 91
nivelar o *sagro*, 8
nordica(o), 5, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 33, fig. 2
NORDMORE, n. 74
Normandi, 21
normand(os), 5, 20, 21, 23
NOROESTE (NW) (Peninsular), 4, 5, 6, 20, 21, 22, 23, 33, n. 48, fig. 31,
NORTE (da Europa), 5, 17, 23, n. 12, n. 84
norte-europeias, 4
NORUEGA, 20
Novaes, n. 26
núcleos de pescadores, 5
- obras (rio Douro), 10
Oliveira Marques (H.), n. 84
Ordonho I, 21
Ordonho II, 11, 12
origens, 4, 20, 27
Orlando Ribeiro, 4, n. 1, n. 2, n. 3, n. 5, n. 6, n. 7, n. 8, n. 41, n. 54, n. 87
OSELVER (barco de), 19
ouca(s), 6, 7, 8, 32, fig. 19, 22
OVAR (rio), 21
- pá, 7, fig. 5
padeiras (barcos das), 7, 30
padrão (sistema/constr.), 6
país, 3, 4, 5, 16, 22
pano redondo, 30, 31
pão (medida/cereal), n. 26
pária, 9
PARIS, 27, fig. 37
partilha (doc. de), 11
passageiros, 7
- passagem, 12, 14, 31 (barcos de), 7, 30, 31
peat boat, 18, 33, fig. 28
peça (em L/costados), 20, 26, 27, 32, 33, n. 99 (central do fundo), 20, 32 (reforço proa/popa), 6, 7, 15, 27, 32 (da proa), 17, 26
pegão (da caverna), 7, 32
peixe, 18
penetração (facilidades de), 4, 18 (navegação de), 14, n. 26 (rios de) (via de), 18, (21)
peles (b. forrados de), 15
PENAJÓIA, 10
PENINSULA (Ibérica), 3, 4, 21, fig. 1
Peninsular (Noroeste) vd. Noroeste
períodos (história povoamento)
pernadas (em L), 17, 26
pesca(s), 5, 11, 13, 16, 18, 21, n. 76, fig. 16, fig. 17 (barco de), 7, 20, 30, 31; (rabãozinho), 7, fig. 9, fig. 10, fig. 11; (valboeiro), 7, fig. 16, fig. 17
pescado, 18
pescador(es), 5, n. 14
pessoas (passagem/trânsito), 6, 12, 30
picadeiro, 8
pipas (capacidade/carga), 8, 9, 11, 30, n. 23
piratas, 21
PIRINEUS, 3
pirogas, 15, 22
piscícolas (espécies), 18
planos (de barco), 6, 26, fig. 4
Plínio, n. 58
POMERANIA, 33
ponta(s) revirada(s) (pregos), 7
pontal(ais), 8, 9
PONTE DE LIMA, 31
PONTEVEDRA(ria), 20, 32
popa, 6, 7, 8, 15, 26, 27, 30, 31, 32, 33 (cortada) fig. 2
populações, 16, 22, 23
portagem, 13
portaticum, 11, 12, 13
porte (capacidade de carga), 9
porto (portu), 12, 21 (de Bordeus), 26
PORTO, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 25, 30, n. 26
PORTO DA BARCA, 31
portuárias(o) (cidades), 4 (imposto), 11

- PORTUGAL, 3, 4, 25, n. 87
 PORTUGALE, 12
 Portugalense (Burgo), 12
 português(a), 9, 17, fig. 2
 posição (de relação), 3, 4
 poveira, fig. 3, fig. 4
 POVOA DE VARZIM, 5
 povoação, 12
 povoamento, 4, 15, 25
 povos, 16 (germanicos), 16; (do Norte), 23;
 (agricultores/Meseta) n. 41
 praia, 4
prām (de Faterbö), 18, 33
 preceitos (colmeia poveira), 5
 pregação, 7
 pregos, 7, 32
 proa(s), 6, 7, 8, 15, 17, 26, 27, 31, 32, n. 62;
 (de barco), 30; (de *rabão*), 30; (duas),
 19, fig. 2
 processos históricos, n. 87
 profissão (pesca), 5
 progressão (pacífica/pescadores), 5
- quadrangulares (barcas), fig. 2
quedas (do fundo), n. 24
 quilha, 20, n. 12 (sem), 6, 17, 32 (com),
 19, 32 (em T), 19, 31, 32
- rabão*, 7, 30 (branco), 7, 30 (de apêgadas), 7,
 30, fig. 8, fig. 11 (carvoeiro), 7, 30,
 fig. 11, fig. 12 (de pesca), 7, fig. 9,
 fig. 10, fig. 11, fig. 31 (de rabo baixo),
 fig. 7, 30, fig. 9
rabãozinho, fig. 9, fig. 10, fig. 11
rabãozito, 30, (fig. 9), fig. 10, fig. 11
rabelo(s), 6, 7, 11, 25, 27, 30, 32, n. 23,
 n. 56, n. 91, fig. 5, fig. 6, fig. 7, fig. 22
raids (normandos/muçulmanos), 5
 Rainha, 11, 12
 Ramiro I, 21
 Ramiro III, 21
 ramo(s) (da mesma estirpe de barcos), 6,
 fig. 5 (de invasores), 15
 rampa de lançamento, 4
 rebeldes (Vascones), 22
 Reconquista Cristã, n. 87
- regional (diversificação), 3, 4 (estaleiros), 11
 (embarcações), 20, fig. 1
 rei (genérico), 18 (Ordonho II), 12, 13
 reino (de Portugal), n. 87
 relações (com os Normandos), 22, n. 84
 (suevos), 23, n. 50 (de medidas/cons-
 trução barcos), 8
remadoiras, 15, 33
 remate(s) (de canto/nos costados), 26, 27
 (de proa e popa), 17, 26, 32
 remo(s), 9, 11, 30, 31, 33
 RENO, 18, n. 63
 reorganização (pescas), 5
 repovoamento litoral, 5
 repregadas (ponta/pregos), 32
 resgate, 21
 resignatário (bispo Gomado), 11,12
respeito (*homens de*), 5
 restrições (impostos naveg. Douro), 10
 rias (galegas/da Galiza), 20, fig. 1
 RIBA DOURO, 10
RIPA DE DÓRIO, 11, 13
 Ribeira (do Douro), 7, n. 26 (de Caminha),
 21, n. 76
 ribeirinha(o), 10, 11, 16, 26, 27
 rio(s), 4, 17, 22, n. 8, fig. 1 (Douro), 4, 6,
 9, 10, 12, 13, 15, 27, 30, n. 26, n. 41,
 figs. 6 a 22 (Lima), 17, 19, 31, fig. 24,
 fig. 24a, fig. 27 (Minho), 19, 31, fig. 29,
 fig. 30 (do NW), 5, 6, 20, 22, fig. 31
 (Ovar), 21
 riscos (naveg./Douro), 6
 roda de proa, 15, 19, 32, n. 12
 romanização, 16
 Romanos, 12, 14, 16, n. 41
 romanos(as), 15
 ROME, 23
 rota marítima, 4
rumo (medida constr. naval), 8, fig. 22
- S. JOÃO DA FOZ (Douro), n. 26
 S. JOÃO DA PESQUEIRA, 9, n. 26
sagas, 16
sagro, 6, 7, n. 22, fig. 18
 Sampaio (Alberto), 11, 18, n. 34, n. 35,
 n. 36, n. 37, n. 38, n. 39, n. 50, n. 52,
 n. 59, n. 60, n. 83, n. 84, n. 86

- SANTA MARIA (território), 21
 SANTA MARIA DE LANZADA, 20, 32
 saques (litoral NO), 21
 sarracena (frota), 13
 Sarraceni(os), 13, 21
saveiros (Douro), 7
 Saxons, 23
scaphis, 15
scandinavian, n. 85
 Schulten (A.), n. 3
 Sé (de Coimbra), 11 (do Porto), 11, 12
 secção (mestra), 19, 20, 33, fig. 31 (transversal), 20, 27
 segredo (dos mestres carpinteiros), 7, fig. 22
 segregacionismo (núcleos de pesca), 5
 SEIXAS, fig. 29
 Sérgio (António), 25, n. 90
 Serrão (Joel), n. 5
shell technique, 7, 14, 15
 siglas (pescadores), n. 14
 sirga, 30
 sistema (de construção), 5, 6, 14, 15, 19, n. 12 (de herança), 5
skeleton technique, 5, 19
 sobre-bortuna, fig. 22
 Smolarek (P.), 33, n. 65, n. 66
solinho, 32
 SOMERSET, 18, 33, fig. 28
 Sousa Soares, n. 34
 Suevas(os), 15, 16, 23, n. 48
- tábua(s) (do casco), 6 (do costado), 17, 18, 26, (fiadas de), 17, (*trincada*), 14, 32, 33, n. 77, fig. 2
 tabuado, 7, 8, 17, 27, n. 12 (*trincado*), 5, 7, 14
talho (b. do Lima), 17, 18, 26, 31, 32
 TAMISA, 17
tampo(s), 17, 18, 26, 31, 32
 Tartessios, 14
taverneiras (barcas), 10
 técnica/o(s), 5, 6, 15, 16, 17, 23, 25
 tecnológica (fase), 18
terços, 8, n. 22 (da ré), 8, fig. 22
 Tereza (D.), n. 38
 terrestre (corrente/componente migratória), 3
- território, 21
 tipo/tipologias, 33 (de barcos), 4, 5, 6, 7, 14, 19, fig. 2 (de cavernas), 15, n. 63 (remadoiras), 15 (quilha), 20
 tolete(s), 33
 toleteira(s), 33
 Tollenare, 25
 tonelada (carga), 9
 tonelagem, 8
 tonel, 8
 tonus, 4
 tradição(ões), 10, 14, 16, n. 58
 tradicional(ais), 4, 11, 30, 31
 tráfego, 9, 10 (Douro), 11, 13, n. 41 (marítimo internac.), n. 50
traíña, 20
 transição (peças de), 20, 32 (quilha/fundo), 32
 transporte, 13, 16
transmarim negociatores, n. 50
 tributo (impostos), 13, 14
 trincada(o), 5, 7, 14, 32, 33, n. 77 (barco), 20, 21, 32, n. 77
trincadura, 20
 tripulações, 10, 30
troça, 18, 33
 tropas (sarracenas), 13
turf (boat), 18, 33, fig. 28
- valboeiro(s), 6, 7, 30, 32, fig. 5, fig. 16, fig. 17
 vândalos, 22, n. 86
 varas, 30, 31
 Vasconcelos (Alexandre), fig. 1
 Vasconcelos (P.º António), 9
Vascones (da Galiza), 22
 vasos (embarcações), 13
 Vegilaz (Conde Veremudo), 22
 vela(s), 9, n. 77 (de espicha), 30, 31, 33 (de pendão), 31, 33 (redonda), 33
verdugos, 7
 verga, 18
 VERMUDII, 21
 Vernet (Joseph), 27, n. 101, fig. 37
 vestir (o casco), 32, n. 12
 via (Douro), 6, 12 (Lima), 18
 VIANA DO CASTELO, 17, 31

Vichot (C. Jacques), n. 93
viking, 15
vinho, 8, 9, 10, 11, n. 94
Visigodos, 15, 23
Visigótico (Código), n. 50
visita (Ordonho II), 11, 12, 13
visitantes (relações com), n. 84
VISTULA, 17
Viterbo, n. 30

zona (celtas), 14, 15 (central), 4 (Dantzig)
(Noroeste), 5, 23 (sul), 4 (dos Val-
boeiros), fig. 5
ZWAMMERDAN (barco de), 18, 33

Weerd & Haaslebos, n. 68
WESER, 18

ILUSTRAÇÕES

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

- Fig. 1 — A fachada extrema atlântica da Península e seus principais rios e rias (des. Alexandre Vasconcelos).
- Fig. 2 — Mapa tipológico das embarcações regionais portuguesas (O. L. Filgueiras).
- Fig. 3-A — *Lancha poveira* (fotografia de fins do século passado, col. Dr.^a Laura Moreira).
- Fig. 3-B — *Batel poveiro* (Póvoa/Bilhete Postal antigo).
- Fig. 4 — Planos duma *catraia poveira* (J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 5 — Mapa da distribuição dos barcos do Douro: Entre-os-Rios demarcava a zona do ramo dos *barcos de pá* (*valboeiros* e afins), da do ramo dos *barcos de espadela* (*rabelos* e afins), (O. L. Filgueiras).
- Fig. 6 — *Barco rabelo*, subindo o rio Douro (foto Alvão).
- Fig. 7 — Plano dum *barco rabelo* (por J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 8 — Planos dum *rabão de apêgadas* (por J. A. da Cruz Gomes). Ver fotografia na fig. 11
- Fig. 9 — *Rabão de rabo baixo* (em cima), e *rabãozinho de pesca* (Bitetos; O. L. Filgueiras).
- Fig. 10 — Planos dum *rabãozito* (por J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 11 — Planos dum *rabão carvoeiro* (por J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 12 — *Rabão carvoeiro* (primeiro plano); atrás, à esquerda, dois *rabãozitos* e dois *rabões de apêgadas* (Castelo de Paiva; O. L. Filgueiras).
- Fig. 13 — Barco de Arnelas (Bilhete Postal antigo).
- Fig. 14 — *Barco de frete* (Casa Branca; O. L. Filgueiras)
- Fig. 15 — Planos dum *barco da areia*, da Cantareira (por J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 16 — Planos dum *Valboeiro* de pesca (por J. A. da Cruz Gomes).
- Fig. 17 — *Valboeiro* regressando da faina da pesca (foto O. L. Filgueiras).
- Fig. 18 — A formação do *sagro* — fundo chato —, início da construção dum barco do Douro (Castelo de Paiva; C. A. Carvalho Dias).
- Fig. 19 — Depois de colocadas as *oucas*, segue-se a conformação do casco (Escamarão; O. L. Filgueiras).
- Fig. 20 e 21 — Após o *que* acertam e assentam as *cavernas* (Escamarão; O. L. Filgueiras).
- Fig. 22 — Alguns «segredos» da construção dum *rabelo* (desenhos de O. L. Filgueiras).
- Fig. 23 — As invasões dos bárbaros na Europa dos séculos V-VII (da ob. cit. de C. Dawson).
- Fig. 24 — O *barco* do rio Lima (Bilhete Postal antigo).
- Fig. 25 — Planos do *barco* do rio Lima (por José Geraldês).
- Fig. 26 — O *barquinho* do rio Lima (Viana do Castelo; O. L. Filgueiras).

- Fig. 27 — Planos do *barquinho* do rio Lima (por José Galdes).
- Fig. 28 — O *Somerset turf boat* (por obséquio do Museu Marítimo de Greenwich).
- Fig. 29 — Planos do *carôcho* do rio Minho (por José Galdes).
- Fig. 30 — O *carôcho* do rio Minho (Seixas, O. L. Filgueiras).
- Fig. 31 — *Secções mestras* dos barcos dos rios do Noroeste: *carôcho* e *barco* do Lima (à esquerda); *rabão* e *barco da areia*, do Douro (à direita), pormenores dos planos das figs. 29, 25, 10 e 15.
- Fig. 32 — Planos da *dorna* da Galiza (da ob. cit. de J. Guillén).
- Fig. 33 — Planos dum *trincado* (da ob. cit. de J. Guillén).
- Fig. 34 — O *couraut* (barco G) representado por Jean Jouve.
- Fig. 35 — A *galupe*, segundo F. Beaudouin.
- Fig. 36 — Fases da construção duma *galupe*, segundo F. Beaudouin.
- Fig. 37 — Pormenor da «Deuxième vue de Bordeaux...», de Vernet (por obséquio do Museu de Marinha de Paris).

total areas

Portugal 88.619 Km²

Spain 492.320 Km²

rivers drainage areas

Portugal 298.521 Km²

Spain -284.979 Km²

dimensions of the country

561 Km long.

218 / 112 Km wide

845 Km ext. of seashore

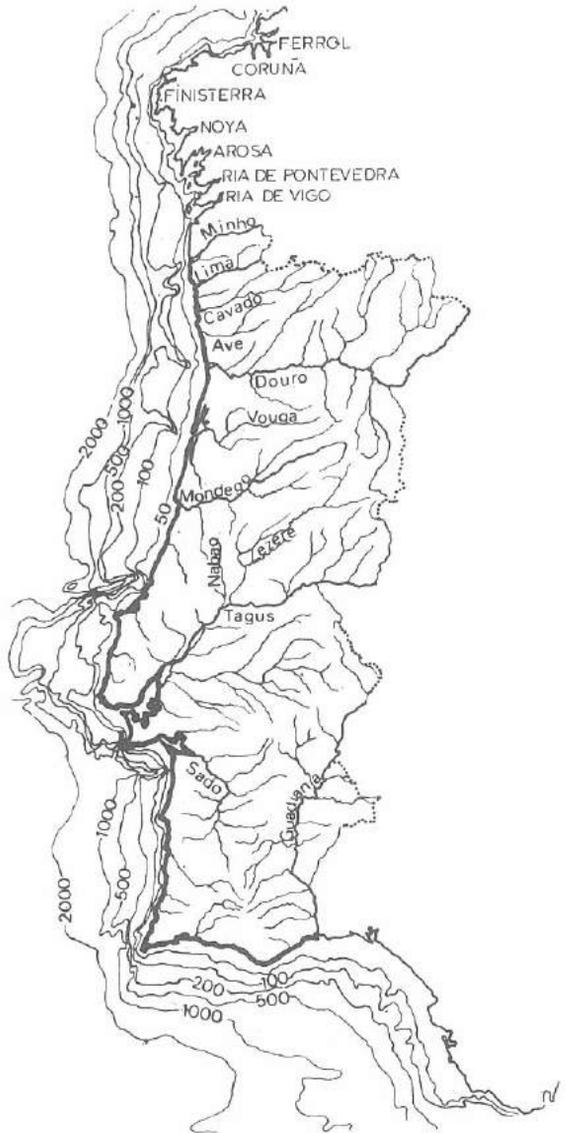
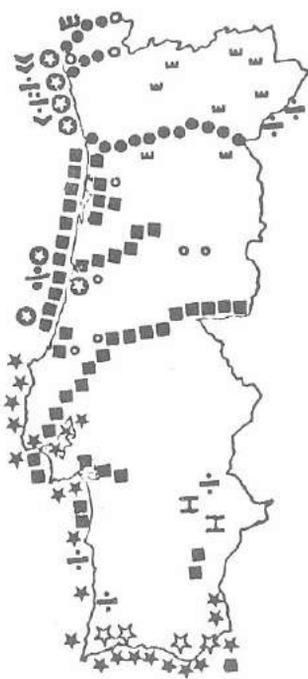


Fig. 1 — A fachada extrema atlântica da Península e seus principais rios e rias (des. Alexandre Vasconcelos).



- Barcos de tábuas trincadas
- Barcas quadrangulares
- ⊕ Jangadas
- Formas ocasionais
- ⇚ Masseiras
- Canoas de Tábuas de tipo mesopotâmico
- ⊙ Lanchas de feição nórdica
- ☆ Barcas mediterrânicas de duas proas
- ★ Barcos de popa cortada
- ⊥ Barcos do tipo de Mérida

Fig. 2 — Mapa tipológico das embarcações regionais portuguesas (O. L. Filgueiras)



Fig. 3-A — *Lancha poveira* (fotografia de fins do século passado, col. Dr.^o Laura Moreira).



Fig. 3-B — *Batel* poveiro (Póvoa/Bilhete Postal antigo).

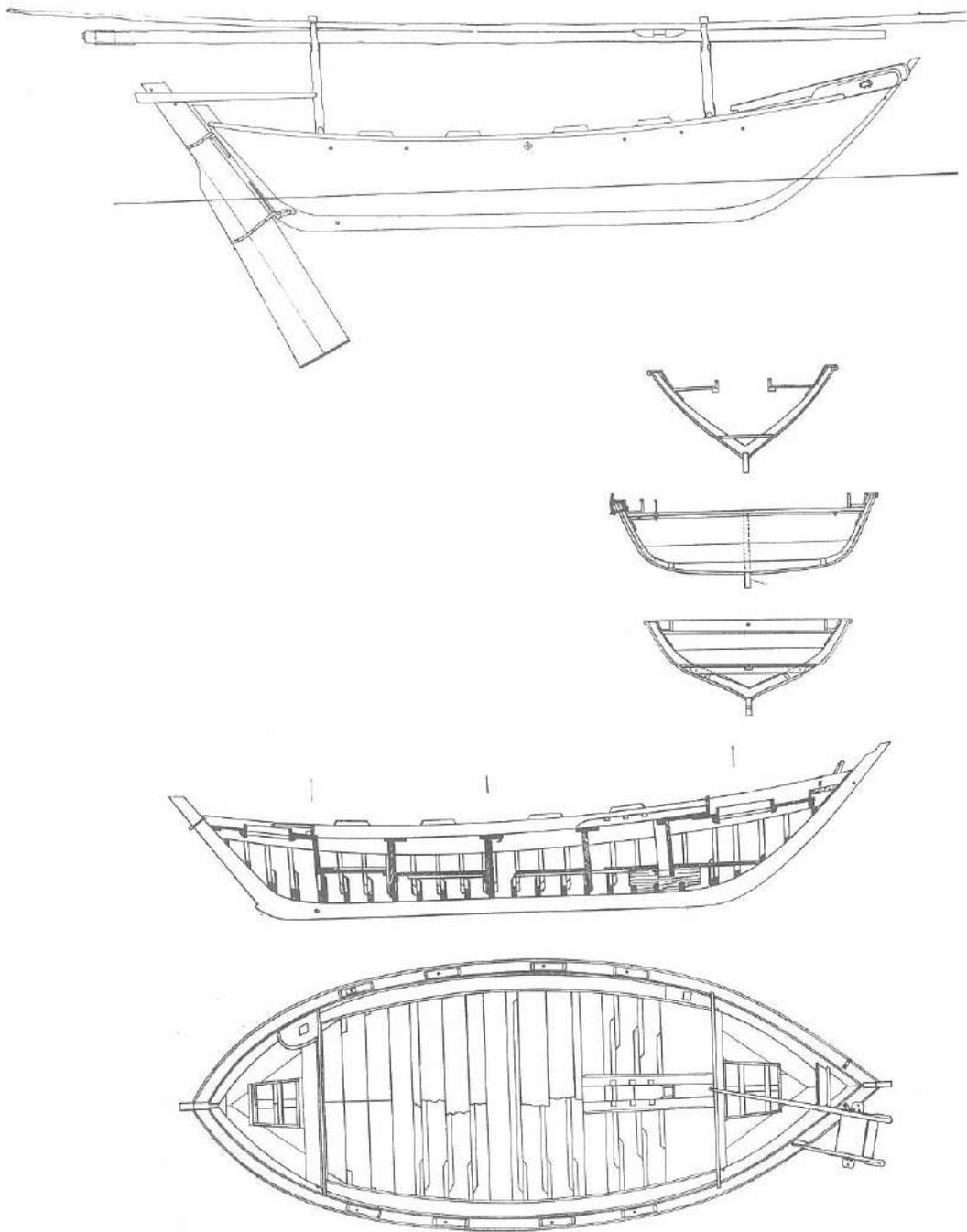
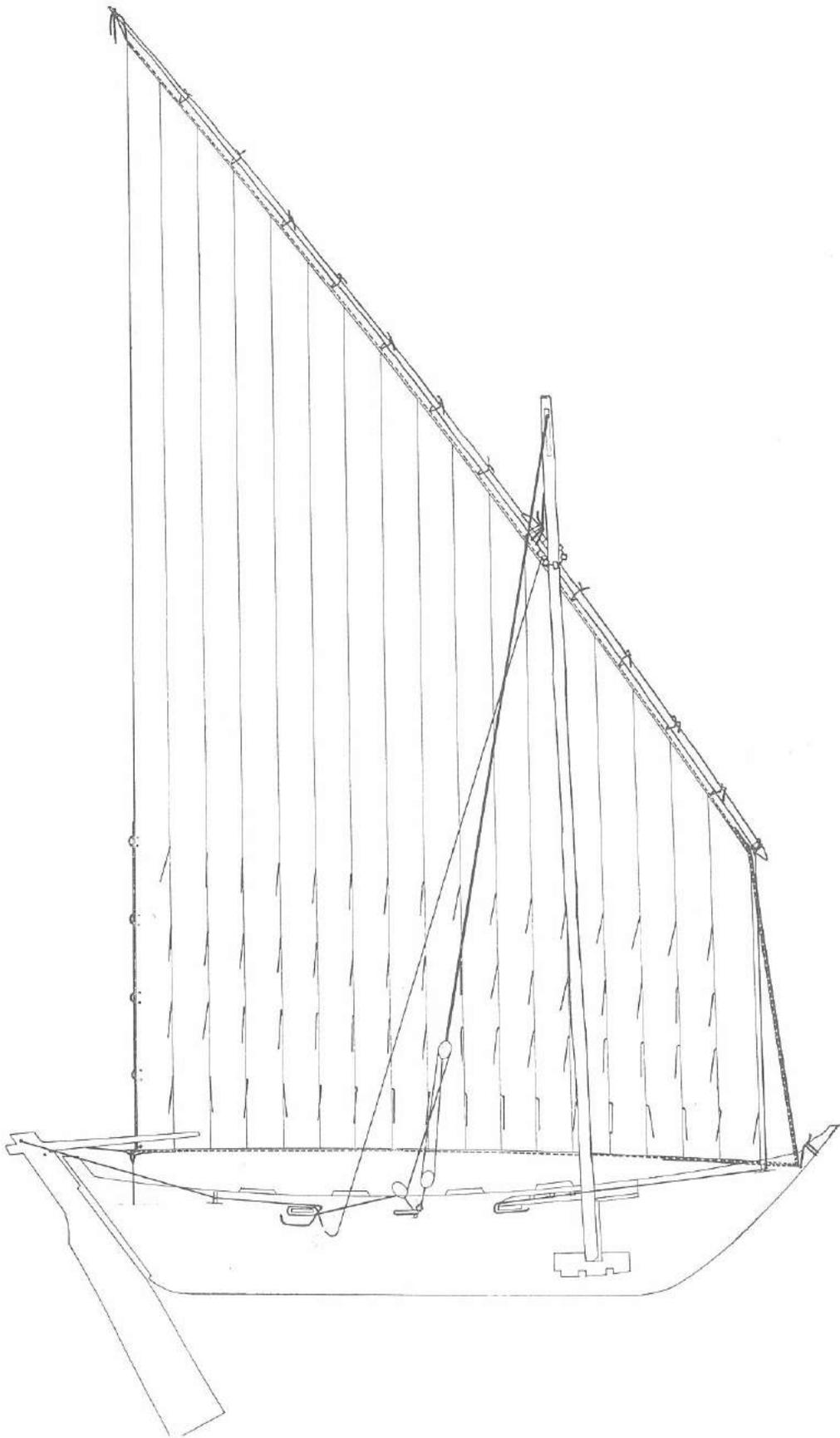
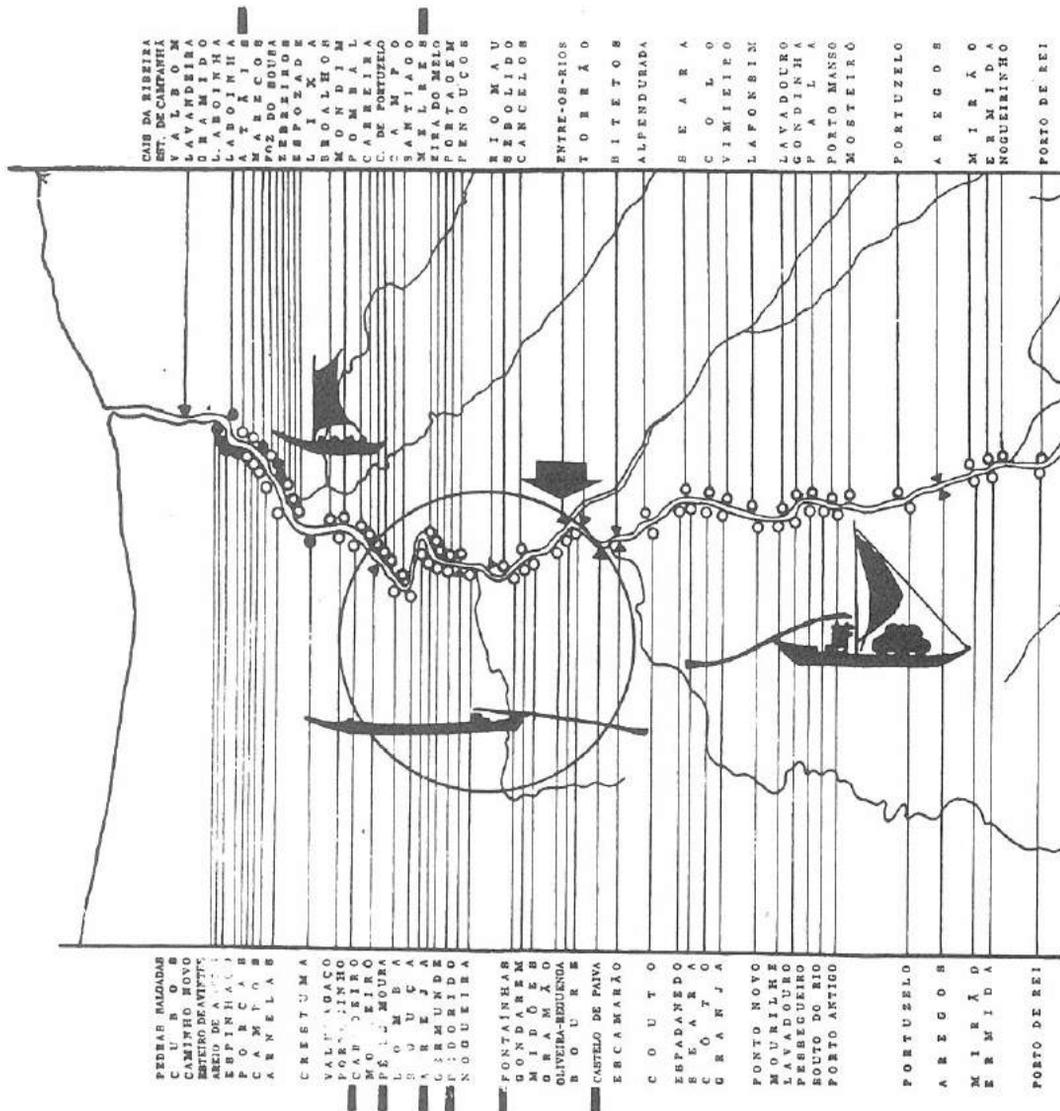


Fig. 4 — Planos duma *catraia* poveira (J. A. da Cruz Gomes).

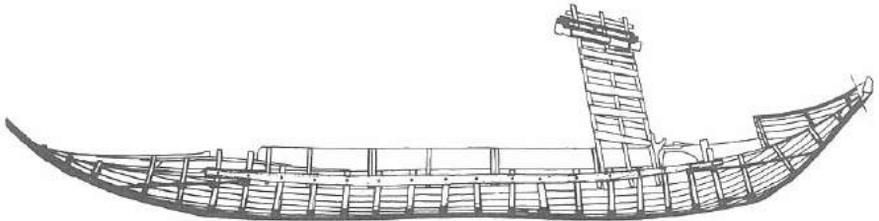
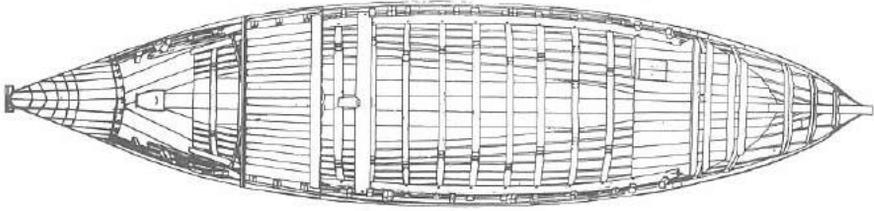
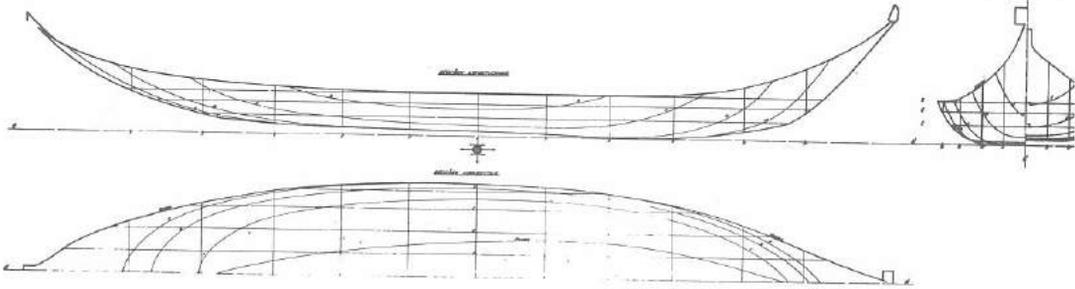




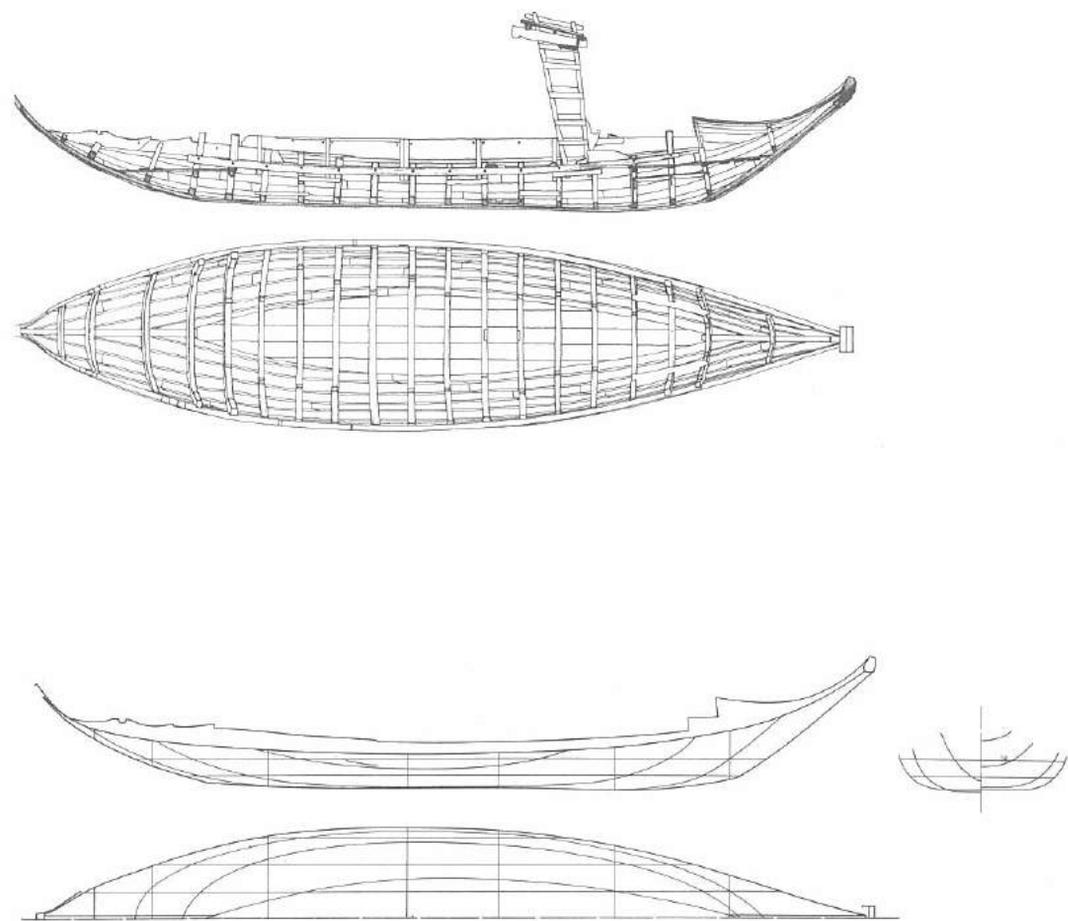
▲ Fig. 5 — Mapa da distribuição dos barcos do Douro: Entre-os-Rios demarcava a zona do ramo dos *barcos de pá* (*valhoeiros* e afins), da do ramo dos *barcos de espadela* (*rabelos* e afins), (O. L. Filgueiras).

Fig. 6 — *Barco rabelo*, subindo o rio Douro (foto Alvão). ▶





1:2



◆ Fig. 8 — Planos dum *rabão de apêgadas* (por J. A. da Cruz Gomes). Ver fotografia na fig. 11

◆ Fig. 7 — Plano dum *barco rabelo* (por J. A. da Cruz Gomes).



Fig. 9—*Rabão de rabo baixo* (em cima), e *rabãozinho de pesca* (Bitetos; O. L. Filgueiras).

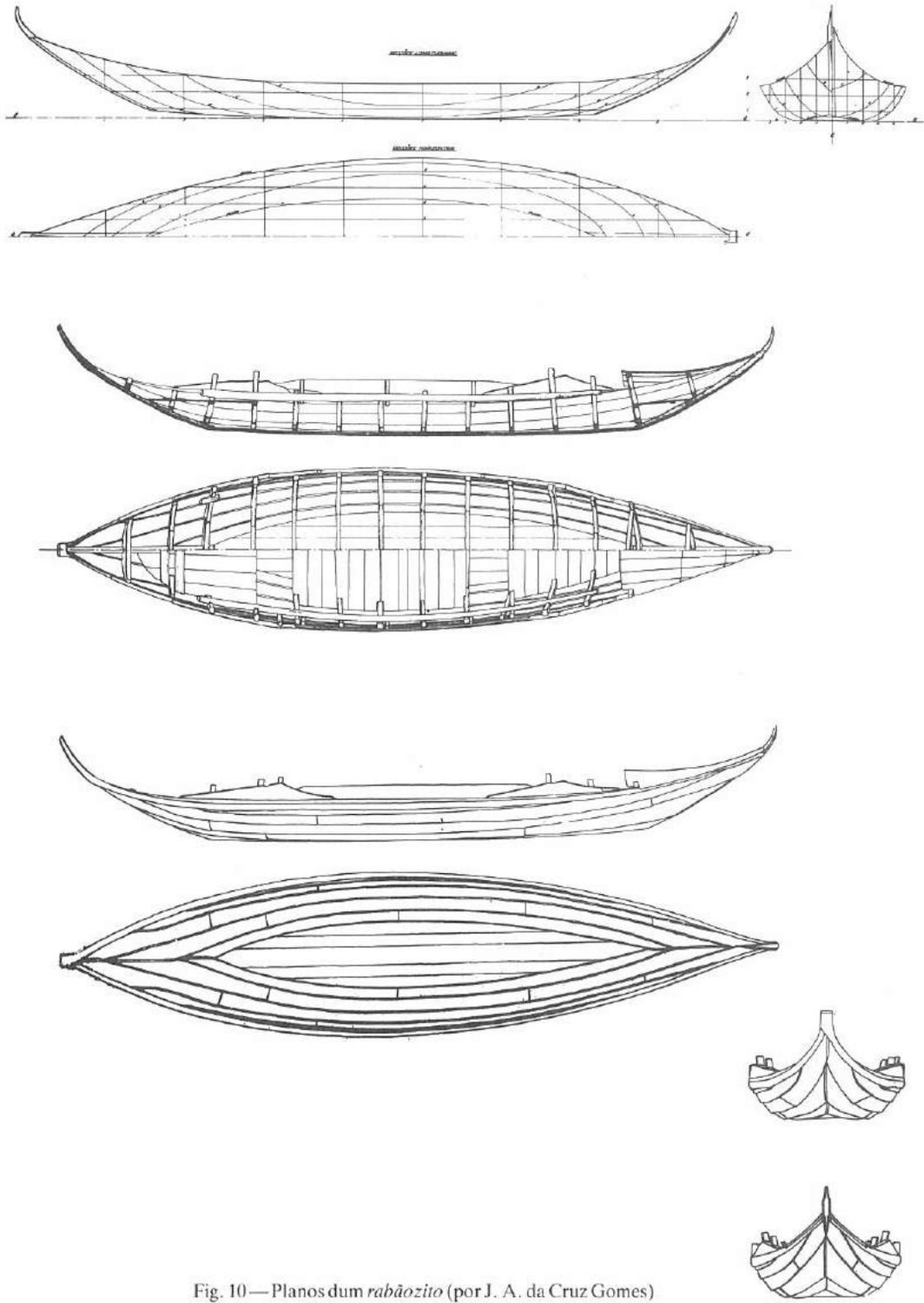
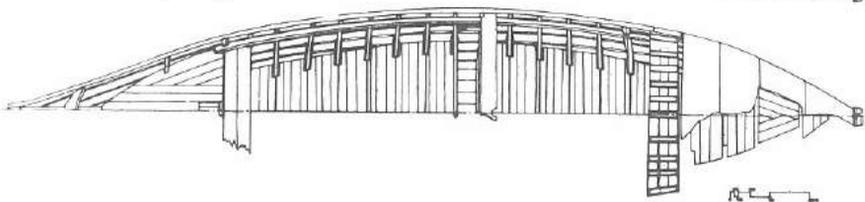
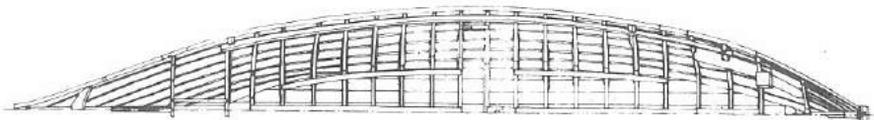
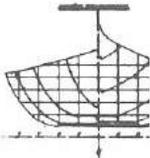


Fig. 10 — Planos dum *rabãozito* (por J. A. da Cruz Gomes)





▲ Fig. 12 — *Rabão carvoeiro* (primeiro plano); atrás, à esquerda, dois *rabõezitos* e dois *rabões de apêgadas* (Castelo de Paiva; O. L. Filgueiras).

◆ Fig. 11 — Planos dum *rabão carvoeiro* (por J. A. da Cruz Gomes).



◆ Fig. 13—Barco de Arnelas (Bilhete Postal antigo).

◆ Fig. 14—Barco de frete (Casa Branca; O. L. Filgueiras)



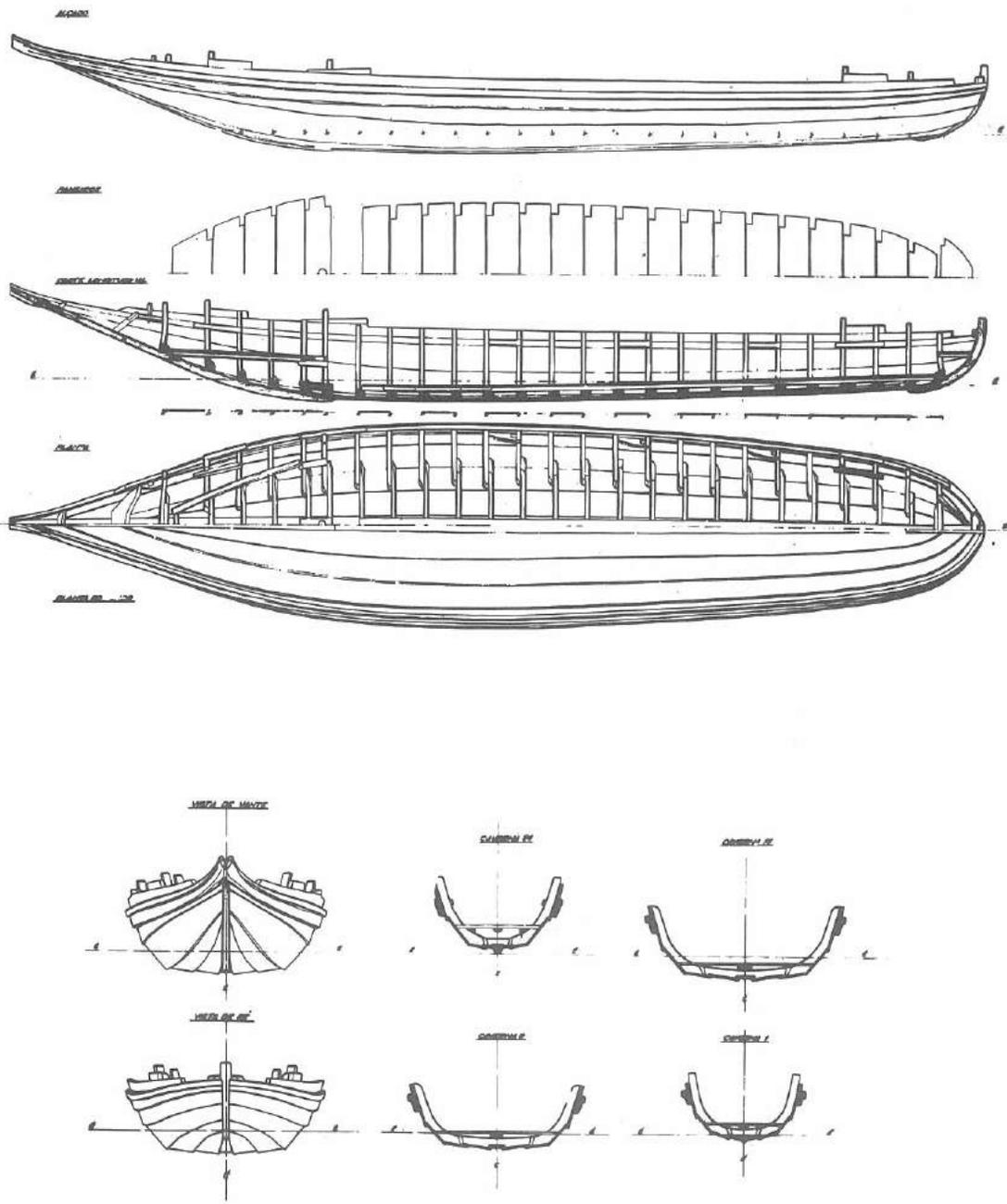
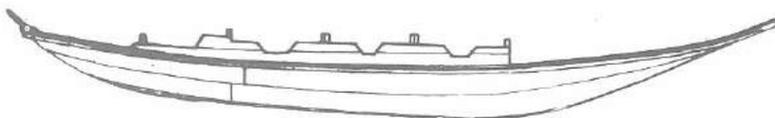
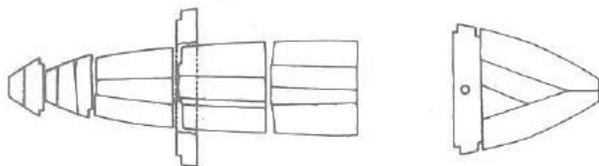
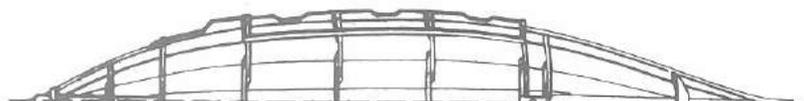
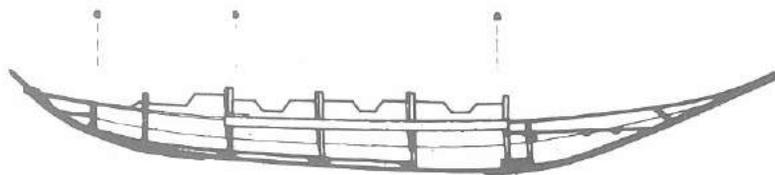
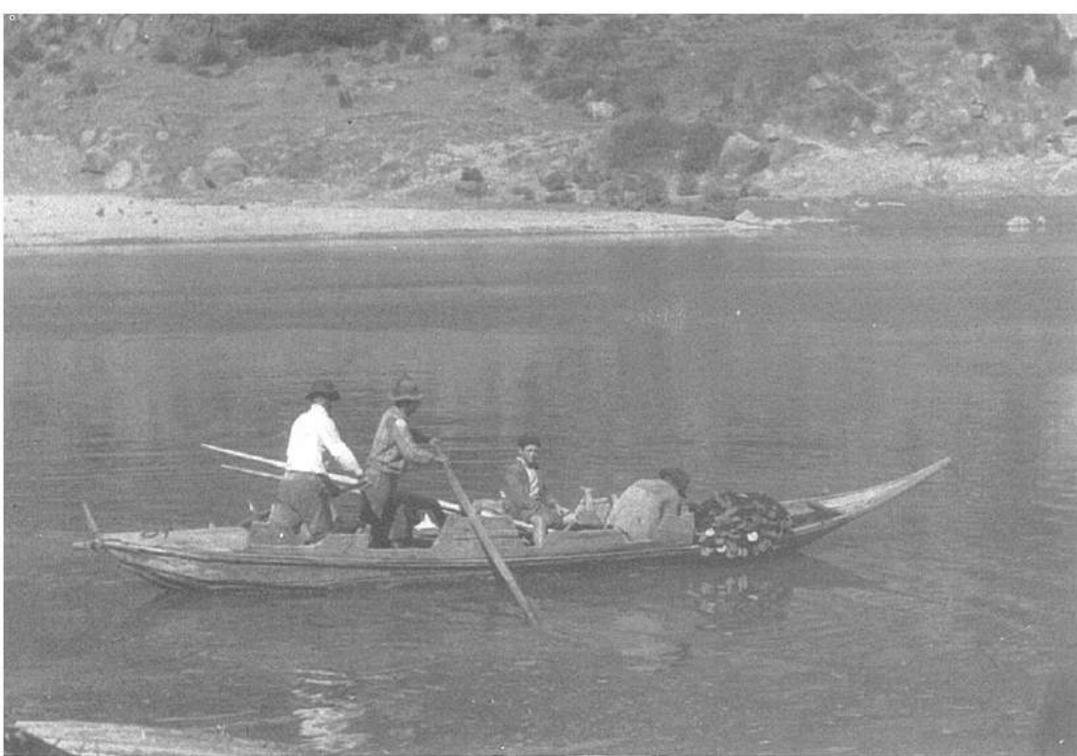


Fig. 15 — Planos dum barco da areia, da Cantareira (por J. A. da Cruz Gomes)





▲ Fig. 17—*Valboeiro* regressando da faina da pesca (foto O. L. Filgueiras).

◆ Fig. 16—Planos dum *Valboeiro* de pesca (por J. A. da Cruz Gomes).



Fig. 18 — A formação do *sagro* — fundo chato —, início da construção dum barco do Douro (Castelo de Paiva; C. A. Carvalho Dias).



Fig. 19 — Depois de colocadas as *otcas*, segue-se a conformação do caseo (Escamarão; O. L. Filgueiras).

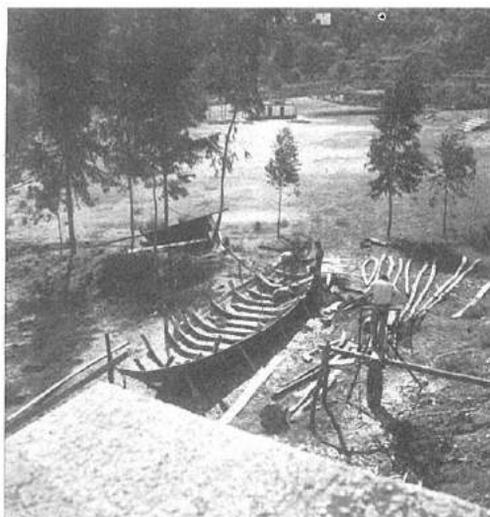
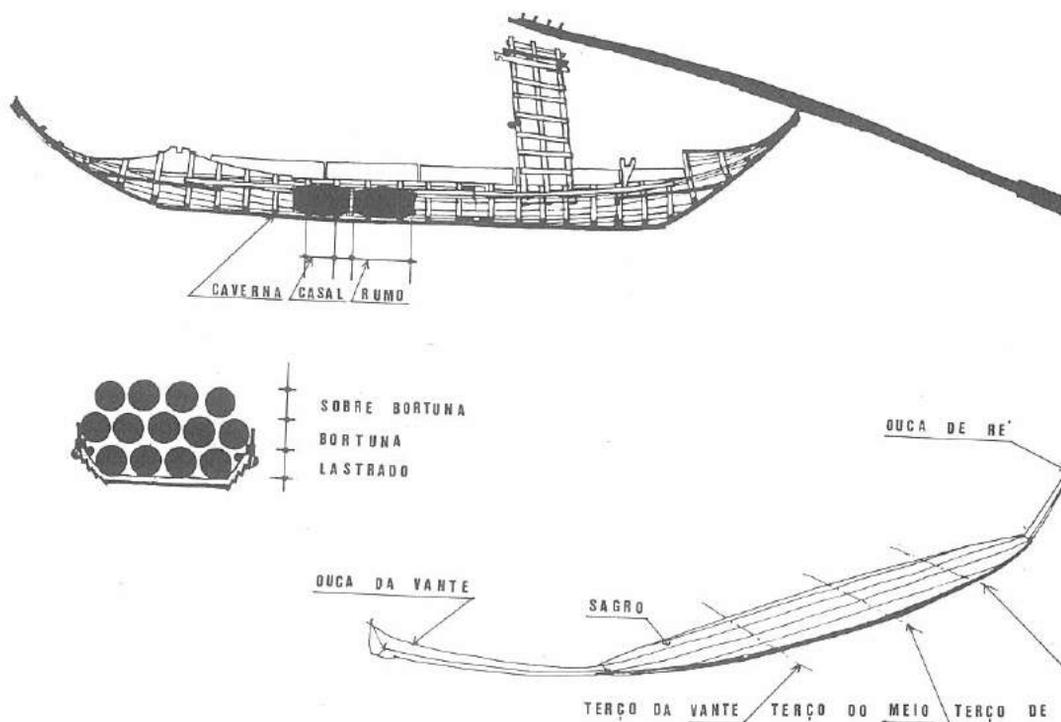
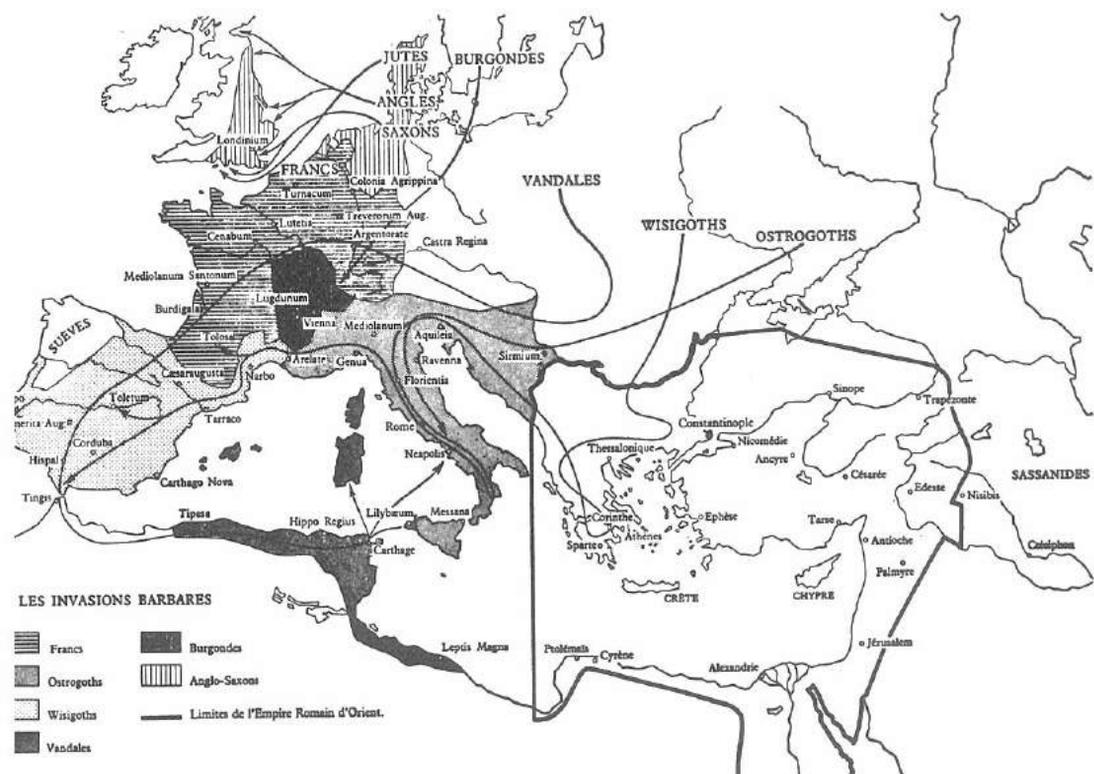


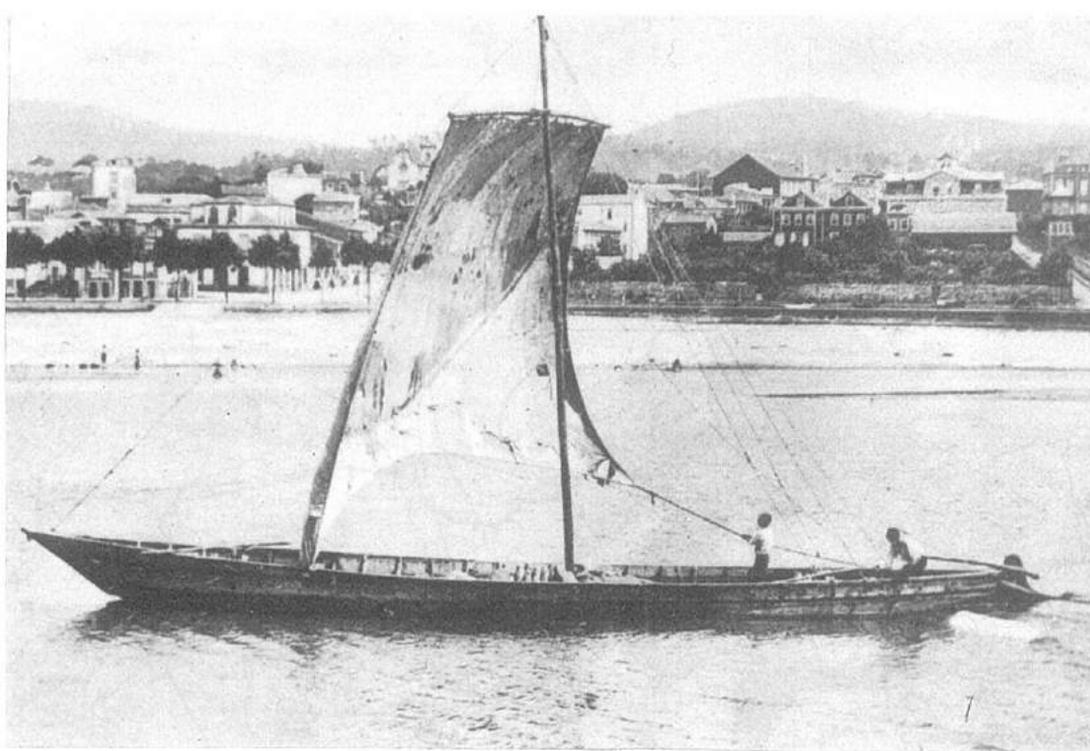
Fig. 20 e 21 — Após o que acertam e assentam as cavernas (Escamarão; O. L. Filgueiras).

Fig. 22 — Alguns «segredos» da construção dum rabelo (desenhos de O. L. Filgueiras).



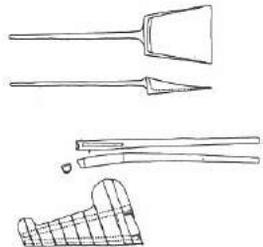
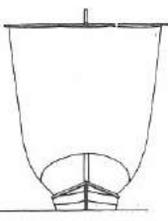
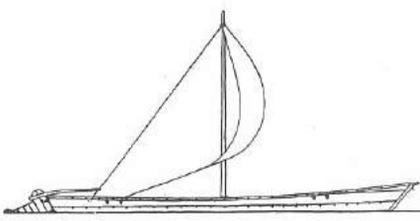
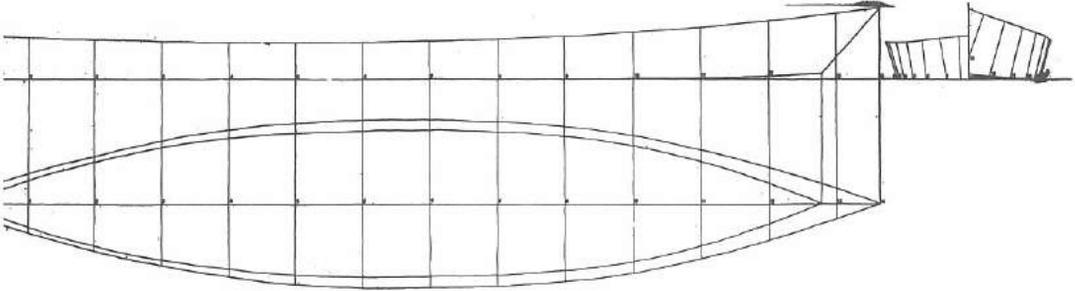
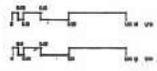
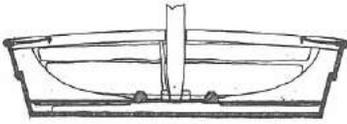
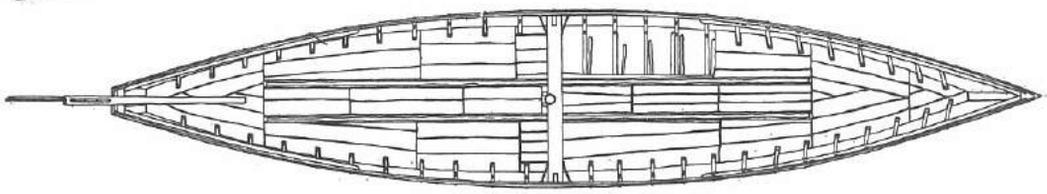
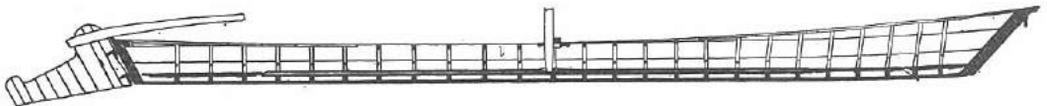


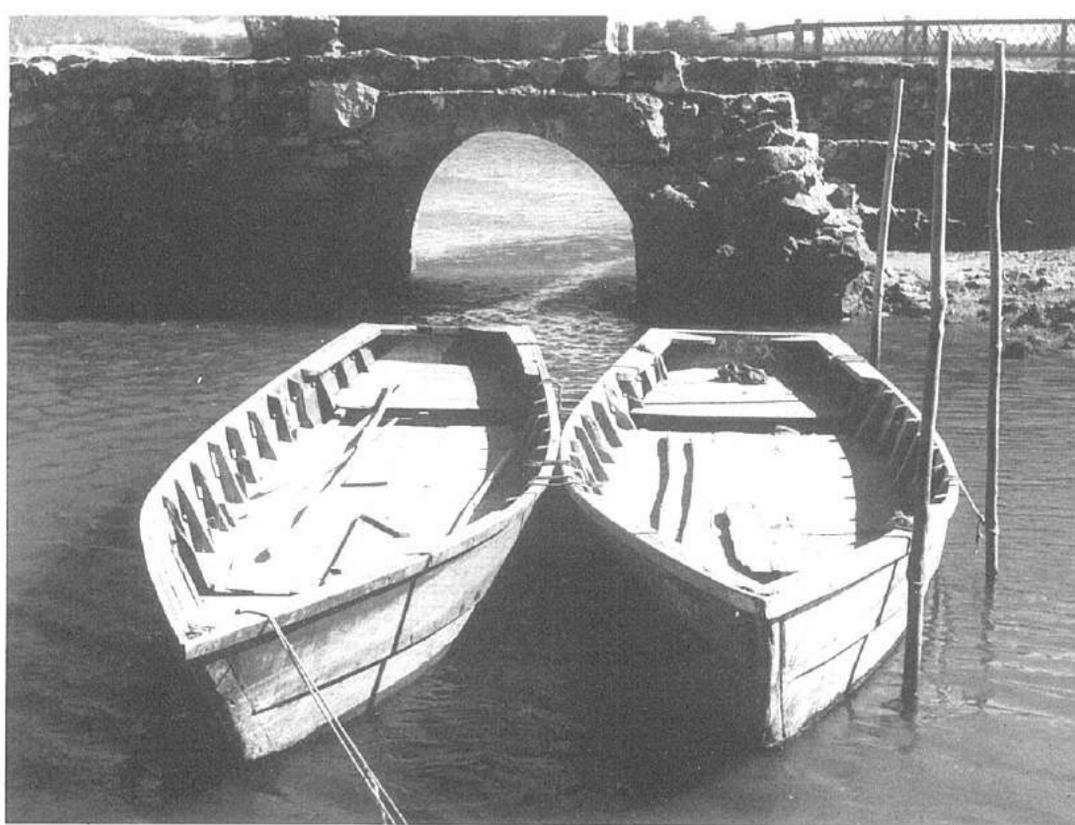
◆ Fig. 23 — As invasões dos bárbaros na Europa dos séculos v-vii (da ob. cit. de C. Dawson).



▲ Fig. 24 — O *barco* do rio Lima (Bilhete Postal antigo).

Fig. 25 — Planos do *barco* do rio Lima (por José Galdes). ▸

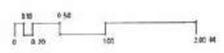
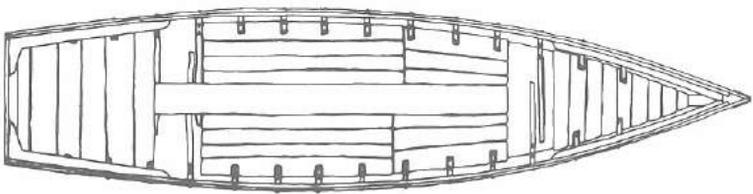
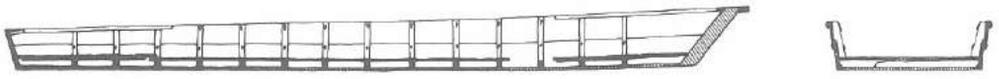
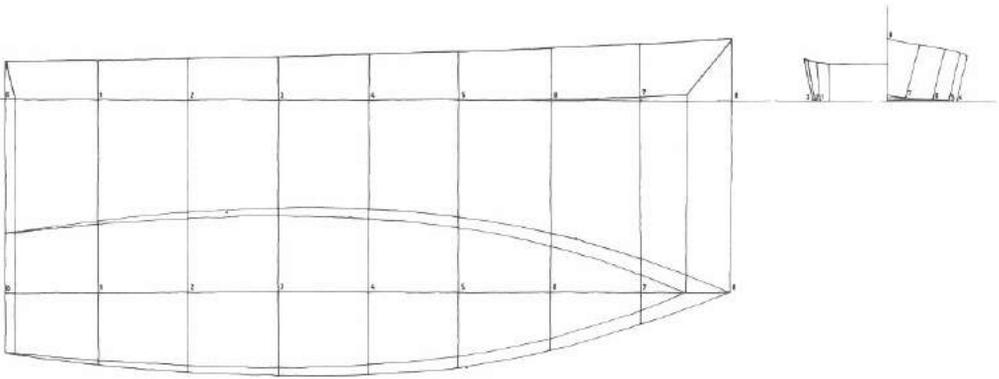
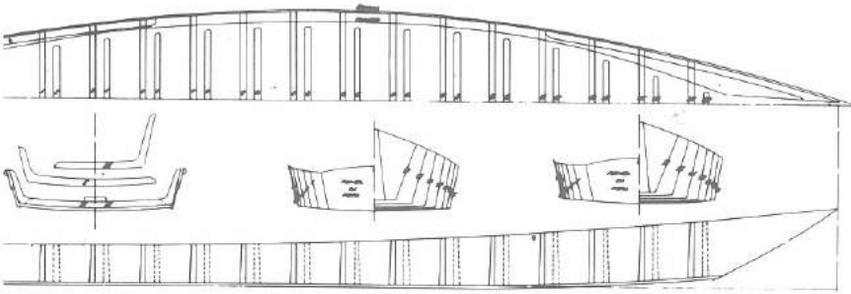


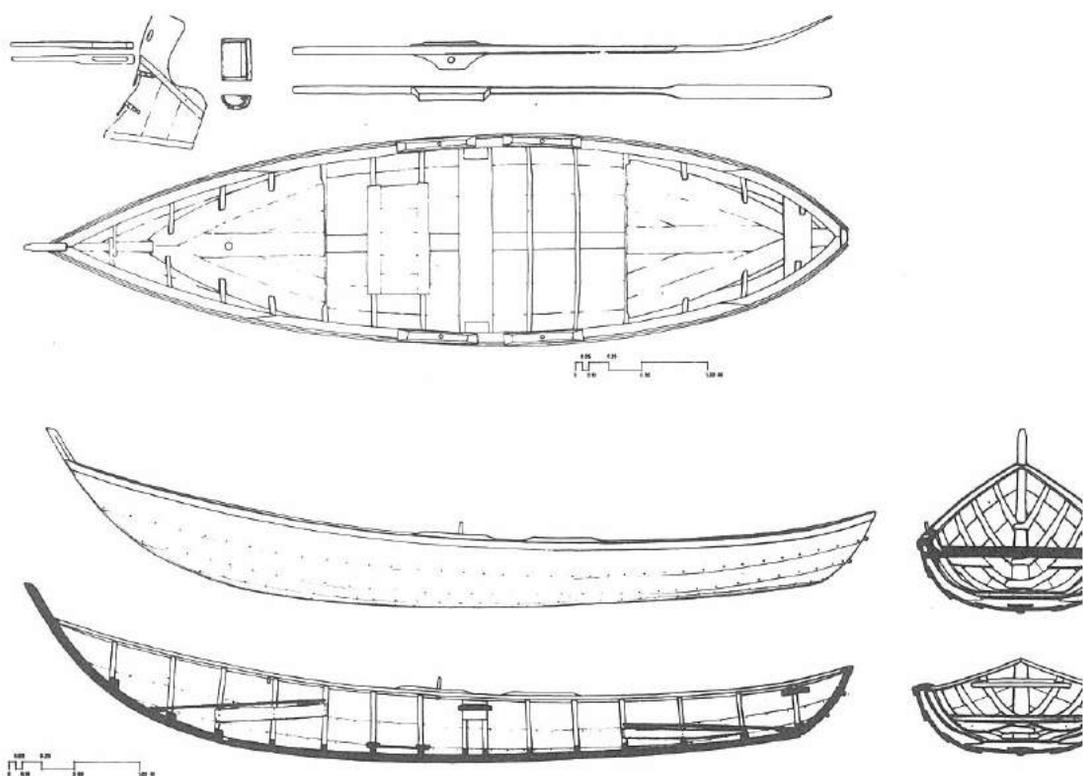


▲ Fig. 26 — O *barquinho* do rio Lima (Viana do Castelo; O. L. Filgueiras).

Fig. 27 — Planos do *barquinho* do rio Lima (por José Geraldes). ◆

◆ Fig. 28 — O *Somerset turf boat* (por obséquio do Museu Marítimo de Greenwich).





◆ Fig. 29 — Planos do *carôcho* do rio Minho (por José Galdes).

Fig. 31 — *Secções mestras* dos barcos dos rios do Noroeste: *carôcho* e *barco* do Lima (à esquerda); *rabão* e *barco da areia*, do Douro (à direita), pormenores dos planos das figs. 29, 25, 10 e 15.

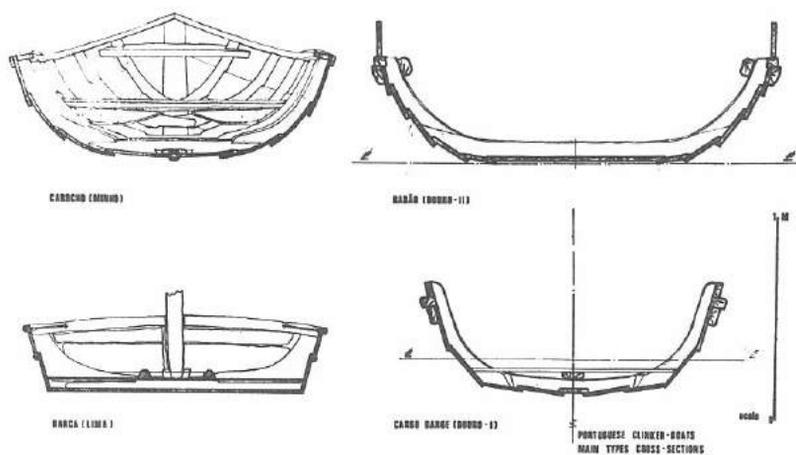
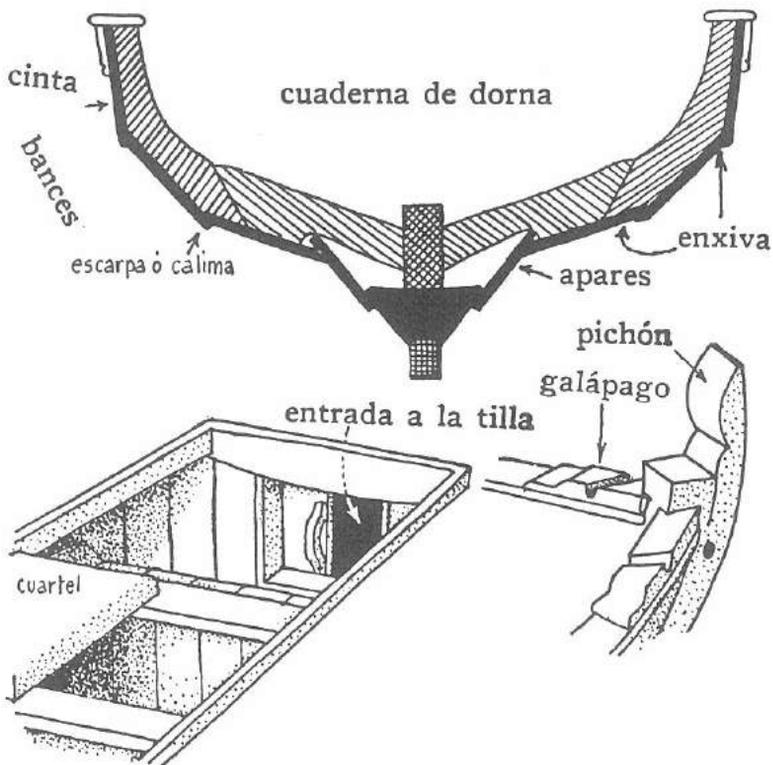
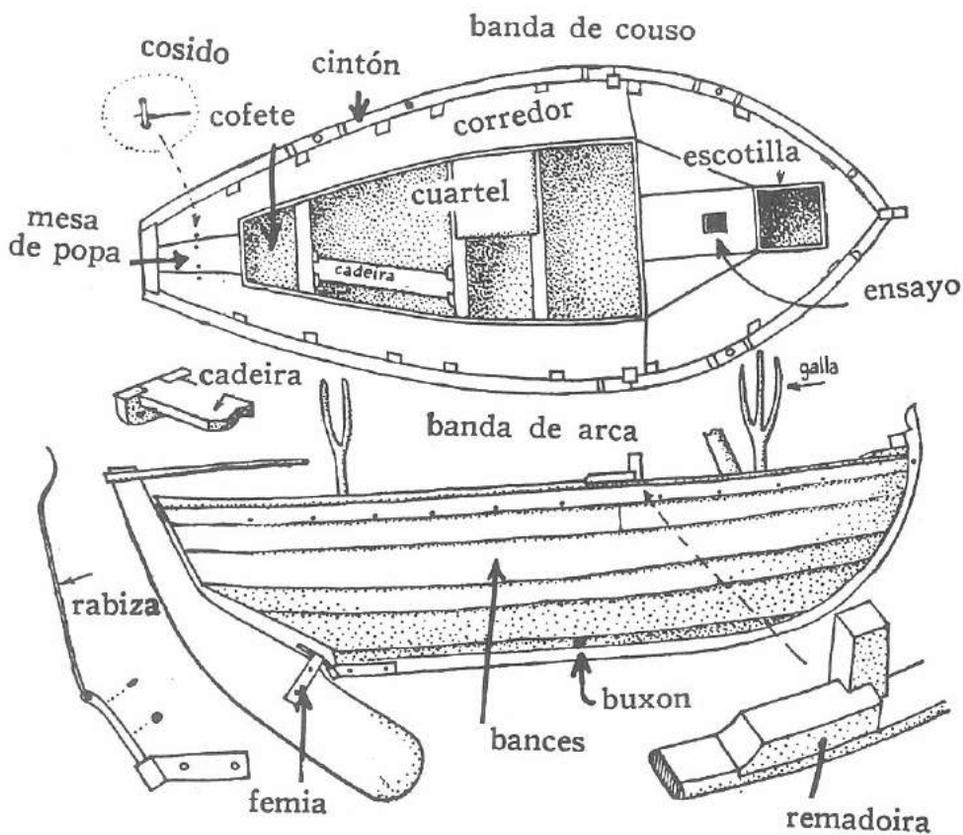


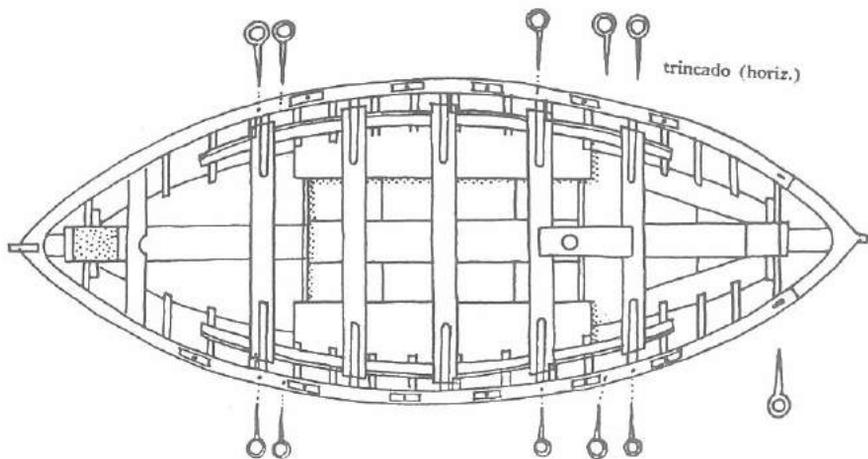
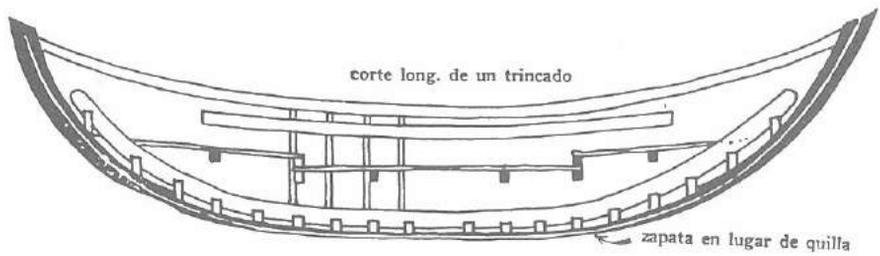
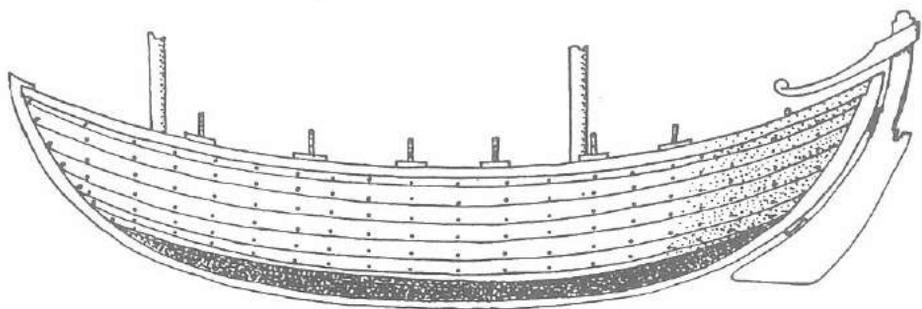
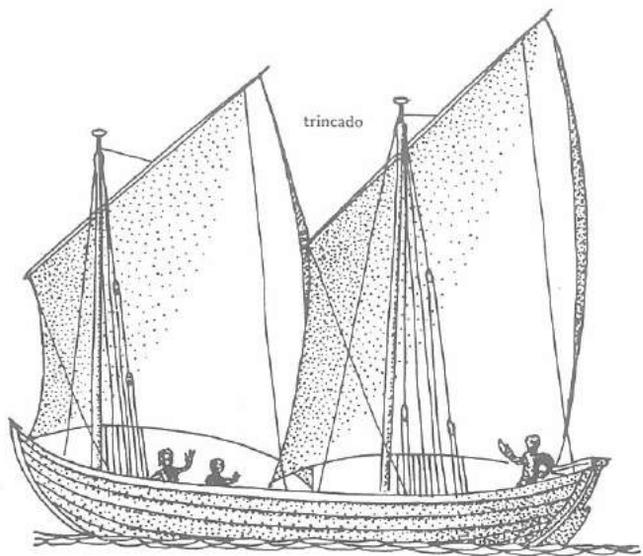


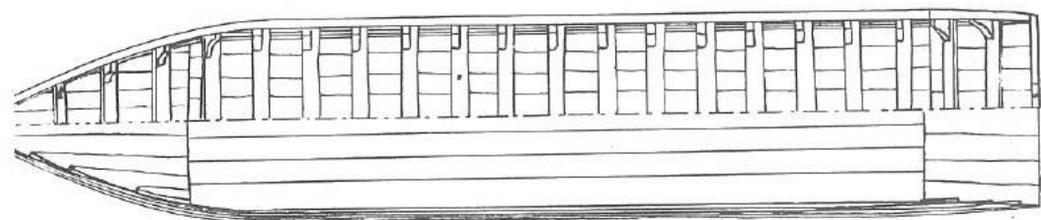
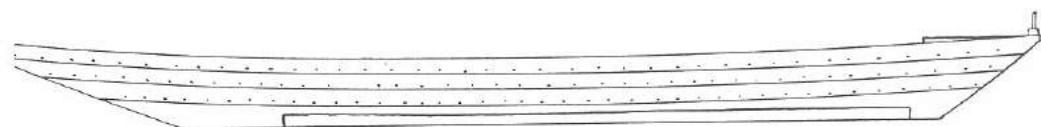
Fig. 30 — O *carôcho* do rio Minho (Seixas, O. L. Filgueiras). 🏠

Fig. 32 — Ver páginas seguintes: Planos da *dorna* da Galiza (da ob. cit. de J. Guillén).

Fig. 33 — Ver páginas seguintes: Planos dum *trincado* (da ob. cit. de J. Guillén).







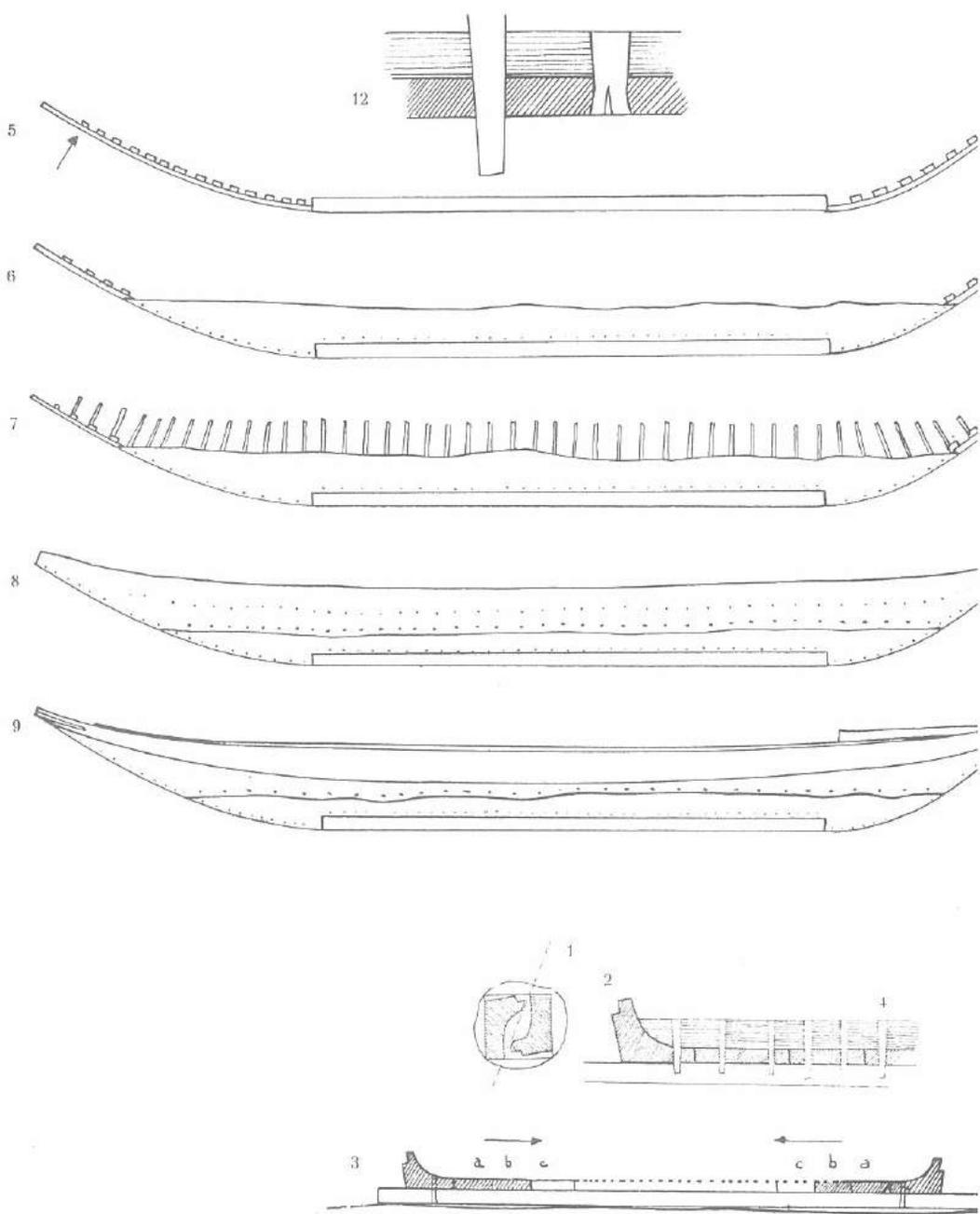
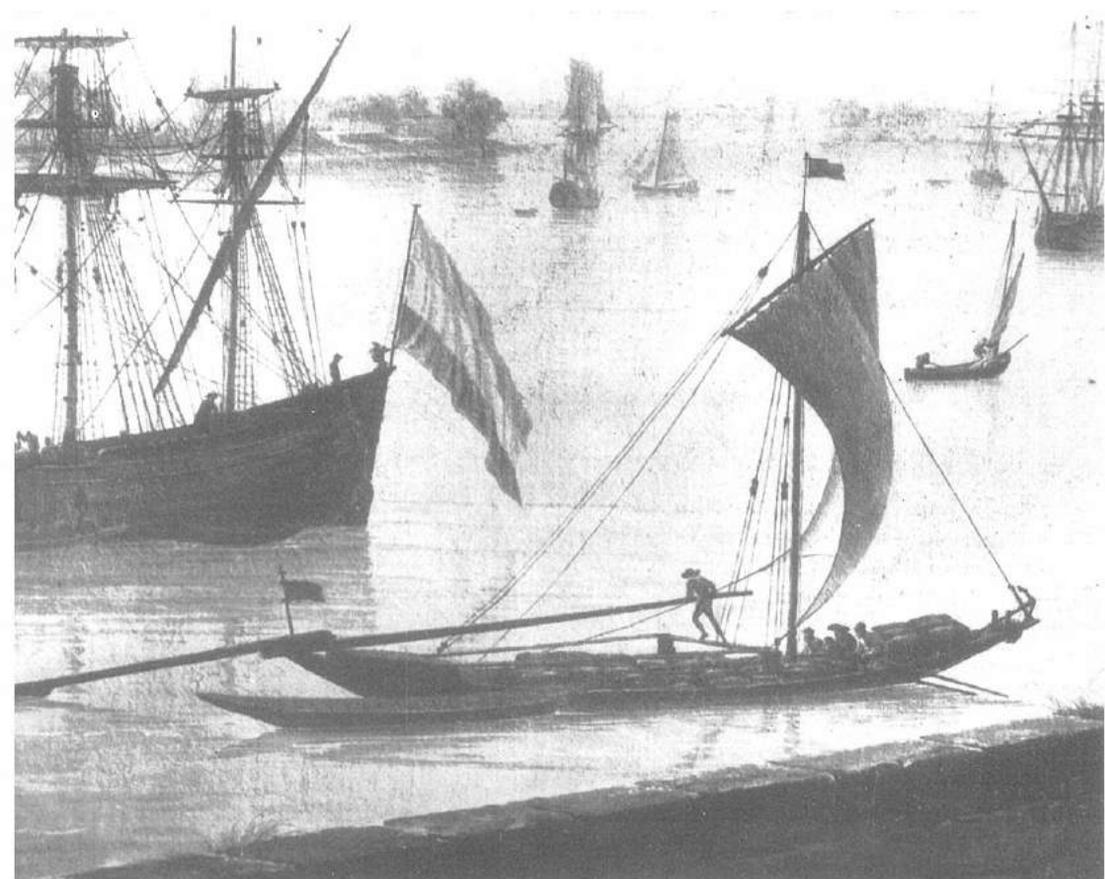


Fig. 36 — Fases da construção duma *galupe*, segundo F. Beaudouin.

Fig. 37 — Página seguinte: Pormenor da «Deuxième vue de Bordeaux...», de Vernet
(por obsêquio do Museu de Marinha de Paris).



ACADEMIA DE MARINHA

O mar na vocação universalista de Portugal

POR
VERÍSSIMO SERRÃO

LISBOA — 1987

O mar na vocação universalista de Portugal

Resumo da comunicação apresentada pelo Prof. Dr. Veríssimo Serrão à Academia de Marinha na sessão de 25 de Junho de 1980

DEPOIS de agradecer ao Almirante Sousa Leitão o convite que lhe dirigiu e ao Comandante Teixeira da Mota as palavras de apresentação, o orador traçou a génese dos descobrimentos, referindo-se ao papel do Atlântico na formação de Portugal. Citou Taine e Toynbee para mostrar o contributo da expansão portuguesa para a cultura universal, dizendo:

«O mundo culto tem plena consciência dos benefícios que deve à acção portuguesa. Os descobrimentos não se destinaram apenas a colonizar terras e a obter riquezas, pois implicaram um esforço colossal para erguer cidades, vencer florestas, arrotear os campos, fundar igrejas, abrir escolas e hospitais, cimentar laços de espírito para o intercâmbio de corpos e almas. Foi por intermédio do Mar que se abriram estradas de aproximação humana e de convívio inter-racial, o que bastaria para elevar o incomparável dom do ecumenismo português».

O Prof. Veríssimo Serrão mostrou que o Oceano foi a grande escola dos nossos mareantes, citando os de maior nomeada do período henriquino e do tempo de D. João II. Definiu, em seguida, o carácter universal da nossa expansão ultramarina, citando o exemplo do Brasil, o desenvolvimento de Angola e Moçambique e a penetração no mundo oriental, para em determinada ocasião acrescentar:

«Dos séculos XVI a XIX, por meio das estradas marítimas, consolidou-se essa aliança de sangue, de trabalho e de espírito, chegando o nome de Portugal aos confins da Insulínia (lá permanece a nossa e injustamente mártir Timor), ao Extremo Oriente (onde Macau continua a ser um farol de lusitanidade) e ao interior

de África (onde a língua, a alma e a cultura de Portugal ficarão gravadas pelos séculos fora). Tudo se fez na concretização de um grande ideal ecuménico que nenhum outro povo da Europa conseguiu superar ou, sequer mesmo igu lar».

O conferente tratou depois da cartografia e da ciência náutica, referindo-se à prioridade e originalidade das técnicas de navegação. Falou também dos desastres e naufrágios que enlutaram a expansão, citando a *História Trágico-Marítima* e Fernando Pessoa para mostrar que era preciso heroísmo para suportar o perigo e a incerteza de longas viagens marítimas, feitas por portugueses dos mais variados estratos e profissões que se fixaram para sempre no Ultramar.

A finalizar o seu discurso, o Prof. Verissimo Serrão referiu-se às tradições da Marinha portuguesa, acrescentando:

«Como as pessoas que não renegam a sua origem por mais humilde que ela seja, também os povos vivem de um património moral que é a razão e a força do seu destino. Por esse vínculo somos elos de uma cadeia de gerações que vêm de longe e não acabam connosco. Dá-nos ele o orgulho do nosso passado e a consciência do nosso presente, sendo ainda a esperançosa garantia do nosso futuro. uma Nação digna não oculta nem menospreza os valores que a tornaram grande na História, pelo que lhe incumbe relembrar o heroísmo, a determinação e o sacrifício dos que, ao longo dos séculos, bem a serviram».

E invocando o nome de grandes marinheiros desde Gil Eanes a Bartolomeu Dias, passando por Capelo e Ivens, Carvalho Araújo, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, até Cunha Aragão e Sarmento Rodrigues, o orador disse:

«Para merecer a confiança dos vivos, temos de saber honrar os mortos, porque também um dia o seremos. Muitos se bateram por fidelidade ao juramento de honra, porque acreditaram que a vida é o supremo bem que se pode oferecer à Pátria. Temos, pois, de não esquecer o seu exemplo, na dádiva de quem cumpriu a sua missão na terra e no mar para servir um grande ideal. Chama-se a isto ser herói e a nossa história dá testemunho de muitos que o foram porque sentiram e viveram a nobre condição de ser portugueses. Se a Marinha abriu os ignotos caminhos do Mar, que ajude também hoje o nosso País a sulcar os caminhos da esperança».

ACADEMIA DE MARINHA

**A REDESCOBERTA DO MUNDO
NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX.**

Missão Landsat

POR
ILÍDIO DO AMARAL

LISBOA — 1985

A Redescoberta do Mundo na Segunda Metade do Século XX

Missão Landsat

*Comunicação apresentada pelo Prof. Dr. ILÍDIO
DO AMARAL na Academia de Marinha, em 26 de
Novembro de 1980.*

NA segunda quinzena de Novembro de 1980, qualquer pessoa pode acompanhar, através dos noticiários de jornais e revistas, da rádio e da televisão, as informações sobre os dados recolhidos pelos detectores da sonda norte-americana **Voyager 1** acerca de Saturno, dos seus anéis e satélites. Após três anos de um fantástico «deslizamento pelo cosmos», duma missão iniciada em Cap Canaveral, a 5 de Setembro de 1977, depois de ter passado pela vizinhança de Júpiter, em Maio de 1979, a cerca de 55 000 km, **Voyager 1**, afastado de 125 000 km da superfície de Saturno, atravessava naquela altura a faixa de anéis deste planeta, entre blocos irregularmente distribuídos no espaço. As informações teledetectadas pelos instrumentos da sonda confirmariam, entre outras coisas, que Saturno, o planeta gasoso, principalmente constituído por hidrogénio e hélio, forma, com os seus satélites e anéis, como que um pequeno sistema solar quase independente. Alguns anéis não estão sujeitos à gravidade do planeta principal; antes demonstram obedecer à das suas «luas». Sem dúvida nenhuma, Saturno desafia as «clássicas» leis da mecânica celeste. O seu campo electromagnético não é uniforme, nem os anéis são tão regulares e simples como se pensava. A sonda continuaria a fornecer informações prosseguindo a sua trajectória, em direcção a **Alpha Ophiucus**, que jamais alcançará, porque a longínqua estrela afasta-se muito mais velozmente. E **Voyager 1** deverá deixar o sistema solar em 1990, em momento muito próximo do tão exaltado Ano 2000 na Terra.

«Such' Ihn über 'm Sternenzelt!
Über Sternen muss Er wohnen.»

(F. von Schiller, *Ode an die Freude*. 1785)

Há pouco mais de vinte anos, exactamente entre 1 de Julho de 1957 e 31 de Dezembro de 1958, decorreu o «Ano Geofísico Internacional». Dos seus programas, viriam a ter o maior relevo e, sem dúvida alguma, as maiores repercussões, os que projectariam o Homem definitivamente na Era Espacial. A 4 de Outubro de 1957, o Mundo seria surpreendido com a notícia do lançamento do **Sputnik 1**, o primeiro satélite artificial da Terra. Transportava instrumentos para a recolha de informações sobre a atmosfera. Passados três anos e meio, a 12 de Abril de 1961, Yuri A. Gagarín, a bordo da cápsula **Vostok 1**, ficaria na história como o primeiro homem no espaço ainda desconhecido, ultrapassado o campo da gravidade terrestre, numa viagem de 1 hora e 48 minutos em redor do Globo. Em 21 de Julho de 1969, pelas 3 horas e 56 minutos, Neil A. Armstrong, ao descer do módulo que o transportaria da nave espacial para o satélite natural da Terra, seria o primeiro homem a pisar o solo lunar. Concretizava-se, enfim, um dos mais velhos sonhos da Humanidade. Mas, evidentemente, a Lua não constituía o objectivo final da conquista do espaço. E as maravilhosas descobertas do Universo continuaram. As sondas **Venera** permitiram conhecer melhor o planeta **Vénus**; as **Viking** amarteariam no globo vermelho, hipotética origem dos misteriosos «marcianos»; as **Pioneer** passariam para além de Júpiter; e a **Voyager 1** desvenda ainda mais os segredos de Saturno, lá a cerca de 1 500 000 000 km de distância da Terra! Em Agosto de 1981 será a vez de **Voyager 2** aí chegar.

Ao evocarmos dum modo tão episódico um escasso número de acontecimentos da história muito actual da conquista do espaço, não podemos deixar de recordar aqueles outros que nos séculos XV e XVI deram «novos mundos ao Mundo», no decorrer das grandes descobertas marítimas, cujos testemunhos jamais nos deixarão de deslumbrar; aqueles que em séculos posteriores marcaram, de forma indelével, as explorações das terras e dos mares ainda desconhecidos, e aproximaram cada vez mais, umas das outras, as várias partes do mundo do Homem. Das primeiras, é justo salientar a primeira viagem de circunnavegação, através do Atlântico Sul, do Pacífico e do Índico, iniciada em 20 de Setembro de 1519 sob o comando de Fernão de Magalhães. Quase três anos depois desembarcaram, no porto de partida, em Sanlúcar de Barrameda, os dezoitos sobreviventes dessa epopeia marítima. O espanhol João Sebastião de Elcano era o capitão,

pois F. de Magalhães fora morto nas Filipinas. Logo escreveu ao rei, o Imperador Carlos V, que reinava em Espanha como Carlos I, o qual mandou que, acompanhado de dois dos seus companheiros mais competentes, se apresentasse na corte, em Valhadolide. Assim o fêz Elcano em 18 de Outubro, para iniciar o relato da longa viagem e extraordinários acontecimentos. Ao rei de Espanha pouco interessaria o facto de se ter dado pela primeira vez a volta completa ao Mundo; estava muito mais preocupado em saber como se tinha chegado às Molucas, por caminho diferente do seguido pelos portugueses, e se elas ficavam dentro da área que o Tratado de Tordesilhas confirmara ao seu País. Não se conhecem documentos coevos do relato, publicados em Espanha. O mesmo se pode dizer em relação a Portugal, o que não admira porque a divulgação dessa viagem, embora capitaneada na sua parte principal (e desconhecida) por um português, que consigo levou quarenta compatriotas, muito preocupava e poderia prejudicar a política que então praticava a coroa portuguesa. Tomou parte na viagem António Pigafetta, um dos dezoito sobreviventes, que foi anotando o que acontecia. São conhecidas as suas andanças para conseguir a publicação do texto de sua autoria, do qual houve um resumo, feito talvez em 1534 ou 1536, em Veneza. Foi apenas em 1800, quando se encontrou um manuscrito italiano, na Biblioteca Ambrosiana de Milão, com a relação completa de Pigafetta, que o texto passou a ser dado na íntegra. Adaptado à linguagem moderna, teve já várias edições e traduções, das quais as melhores parecem ser a italiana de 1894, a francesa de 1923 e a inglesa de 1969. O que importa aqui destacar é o facto de, pela primeira vez, o homem ter feito a volta completa da superfície do seu planeta, ter estabelecido as relações entre os continentes e os oceanos, e a prova empírica da esfericidade do Globo terrestre.

Da ampla visão das paisagens, de locais de observação na superfície da Terra, passou-se, a partir do século XVIII, para a visão ainda mais ampla obtida de pontos elevados, na atmosfera: o balão tripulado, ensaiado em 1783, acabou por subir mais alto que os 8840 m do Everest; o avião, experimentado com êxito em 1903, atinge hoje altitudes de 25 km e mais, e velocidades ditas supersónicas; os mísseis teleguiados e os foguetões, aperfeiçoados nos anos de 40 e 50 da década actual, sobem muito mais alto e ultrapassam o campo de atracção da Terra. Nos últimos cem anos passou-se do registo fotográfico dos fenómenos captáveis por tal meio (o primeiro «daguerreotipo» é de 1837), para os mui sofisticados processos cibernéticos (são de 1946 os primeiros contactos com a superfície da Lua pelo radar). Em 1843 foi inaugurada a primeira linha telegráfica; nos primeiros anos da década actual estabeleciam-se circuitos pela utilização de

satélites artificiais, geosíncronicos, colocados e mantidos em posições elevadíssimas, de algumas dezenas de quilómetros, sobre os continentes e os oceanos. O primeiro aparelho telefónico data de 1876; os satélites artificiais como os **Telstar** e **Syncom** revolucionariam os sistemas de transmissões acústicas à distância. Embora descoberta nos finais do século passado, só em 1941 começariam os primeiros programas regulares e públicos da TV. Os **Telstar** e, sobretudo, o **Intelsat** (1971), com uma capacidade de 3000 a 9000 circuitos telefónicos, 12 canais de TV, ou a combinação deles, trariam o maior incremento das transmissões intercontinentais. Não surpreende, deste modo, que, em 21 de Julho de 1969, mais de 10 milhões de pessoas espalhadas pelo Globo pudessem acompanhar, passo a passo, através dos pequenos televisores, os primeiros homens na Lua, ver-lhes as imagens e ouvir-lhes as palavras. «*That's one small step for a man, one giant leap for mankind!*» disse-o, maravilhado e emocionado, o primeiro homem que pisou o solo lunar.

Sondas espaciais (lunares, planetárias e outras), satélites artificiais e plataformas (activos e passivos, científicos e de aplicação), naves espaciais (cápsulas e módulos, com astronautas) têm esquadrihado o espaço exterior. Através dos instrumentos que transportam e da nova visão experimentada pelos astronautas, alargaram-se consideravelmente os conhecimentos sobre a Terra e a sua atmosfera, bem como sobre os outros sistemas planetários. Desde há muito ficou ultrapassado o limite convencional da atmosfera sensível da Terra (em torno dos 160 km de altitude), grandeza infinitesimal quando comparada com a imensidão do Universo: as estrelas mais próximas do nosso Planeta ficam para lá dos 4 anos-luz, ou seja, a mais de 40 triliões de quilómetros! O desafio da conquista do espaço exterior tem exigido a criação e desenvolvimento de métodos de investigação científica e de tecnologias especiais, o fabrico de materiais de características muito particulares e de poderosos instrumentos altamente sofisticados. Qualquer veículo espacial pode ser telecomandado de Terra, teledetecta fenómenos e comunica informações para estações na superfície do Globo. Ainda que não tenham sido referidas especificamente, jamais poderemos esquecer essas portentosas máquinas calculadoras e registadoras, os computadores, desde o **Mark 1**, construído em Harvard em 1941, e o **ENIAC**, na Pensilvânia em 1946, aos ditos «cérebros electrónicos» que ficarão na história da humanidade como a característica, certamente a mais marcante do século XX, já referido como o «século da automação.»

Graças a meios tão poderosos, a Terra e a sua atmosfera, o espaço exterior e os corpos celestes têm sido reinvestigados. Decorrem projectos importantes em diversos domínios das ciências fundamentais, da aplicação

de resultados e das tecnologias. Tem havido a necessidade da revisão de muitos dos conceitos definidos com base nos conhecimentos então existentes, em observações limitadas, a partir de estações da superfície terrestre, ou perto dela, e em deduções sobre o que a atmosfera e as águas distorcedoras apenas deixam ver; e muitos outros virão a ser alterados, em consequência das novas e sensacionais contribuições da Era Espacial.

O geógrafo, como outros estudiosos do Globo terrestre, intérprete das complexas relações entre o Homem e o Ambiente em que vive, passou a ter novos documentos, outros tipos de informações, recolhidos pelos aparelhos transportados pelos satélites artificiais e pelos astronautas. Desde há cerca de trinta anos, as fotografias aéreas, ao fornecerem imagens mais precisas que as dos clássicos levantamentos de terreno e de imediata aplicação na cartografia, ao permitirem a cobertura mais rápida de regiões sem cartas de algum pormenor, têm constituído um importante factor da renovação dos estudos nas ciências da Terra. A fotografia aérea estereoscópica e a sua interpretação deram a tão procurada terceira dimensão dos objectos e das paisagens. Na última década, o extraordinário desenvolvimento de novas técnicas de recolha de informações, com base no registo e medição de radiações de energia electromagnética emitidas pelos corpos, juntou à compreensão das paisagens uma quarta dimensão, aquela que poderemos designar por energética. E com esta quarta dimensão é a própria noção de espaço geográfico que tem de ser revista, pois a energia adquire uma primordial importância na caracterização das paisagens. Criam-se assim novos métodos de recolha, de leitura e interpretação de elementos do espectro electromagnético, utilizam-se diversos captosres ou detectores de radiações e constitui-se um novo domínio científico e técnico, o do **remote sensing**, ou da **teledeteccção**. Recordemos que não se trata de novidade absoluta e que a sua essência existe, afinal, no próprio corpo humano, ainda que com capacidades limitadas, nos aparelhos visual, auditivo e nasal! Por isso, alguns autores consideram **remote sensing** como a capacidade (ou arte) de estudar objectos ou áreas à distância; e no sentido restrito, como um novo termo e não uma nova ciência!

A teledeteccção por meio de satélites artificiais tornou-se uma realidade a partir do momento em que foram conseguidos o aperfeiçoamento das técnicas de colocação de satélites de observação no espaço e de utilização de captosres da energia reflectida ou emitida pela superfície terrestre. Houve ainda que resolver outros problemas, como o da armazenagem de informações nas memórias dos satélites, da sua transmissão automática para estações terrestres, da descodificação e reprodução, de modo a serem utilizadas. E os utilizadores dessa documentação nova tiveram de aprender a tratá-la,

de acordo com programas estabelecidos para a interpretação correcta dos registos e cartografia automática de temas específicos.

O lançamento do primeiro **Earth Resources Technology Satellite** (ERTS), mais tarde rebaptizado como **Landsat**, teve lugar em 1972. No âmbito da preparação do **Earth Resources Survey Programm**, iniciado em 1964-65 e que envolveu um vasto plano de colaborações multinacionais e pluridisciplinares, os especialistas da NASA examinaram para cima de seis centenas de projectos de obtenção e análise de dados; e seleccionaram

Quadro I — Características do satélite Landsat e parâmetros orbitais (valores nominais na primeira coluna, de correcção inicial na segunda, e mais gerais na terceira).

Peso	959 kg		
Tamanho	3 m de altura × 4 m largura máxima		
Potência	550 W		
Controlo de atitude	± 0,7°		
Medida de atitude	± 0,07°		
Telemetria	912 pontos		
Comandos	520		
Temperatura	20° C		
Ajustamento da órbita	~ 80 m/s		
<hr/>			
Altitude no apogeu (km)	917	912	919
Excentricidade	0,0001	0,0005	0,0020
Apogeu/perigeu (km)	1,6	9	22,7
Período (minutos)	103,34	103,26	103,26
Inclinação (em graus)	99,09	99,12	99,03
Nó descendente (A. m.)	9,30	9,42	9,38
Ciclo de cobertura (dias)	18	18	18

mais de trezentas experiências para serem efectuadas pelos satélites. Os **Landsat** foram concebidos como uma série de teledeteccção para a prospecção dos recursos renováveis e não renováveis da Terra, a vigilância das condições ambientais e a avaliação de modificações naturais e culturais na superfície terrestre. Lançados com intervalos regulares (o **Landsat 1** em 23 de Julho de 1972; o **Landsat 2** em 22 de Janeiro de 1975; e o **Landsat 3** em 5 de Março de 1978), deslocam-se a cerca de 900 ± 18 km acima da superfície da Terra, em órbitas circulares quase polares (entre as latitudes de $\pm 81^\circ$ N e 81° S) e heliosíncronas (Quadro I). Assim, qualquer órbita descendente corta o equador perto das 9 h 30 m do tempo civil local e, teoricamente, os satélites, passam com regularidade, em condições idênticas de iluminação e de altitude, sobre uma determinada área. Para que os detectores fiquem orientados o mais próximo possível da vertical dos

lugares visados, um sistema activo comanda o que se chama a «atitude» do satélite, isto é, a orientação adequada em relação àqueles lugares, de modo a que as imagens captadas sejam praticamente ortogonais e compostas pela totalidade de informações capazes de serem recolhidas durante 28 segundos. Deste modo, fica coberta uma área quadrangular, de cerca de 185 km de lado, isto é, perto de 34 225 km² (13 225 milhas quadradas). Uma vez que os elementos de imagem (79 × 56 m) não estão repartidos segundo uma quadrícula regular de qualquer sistema de projecção conhe-

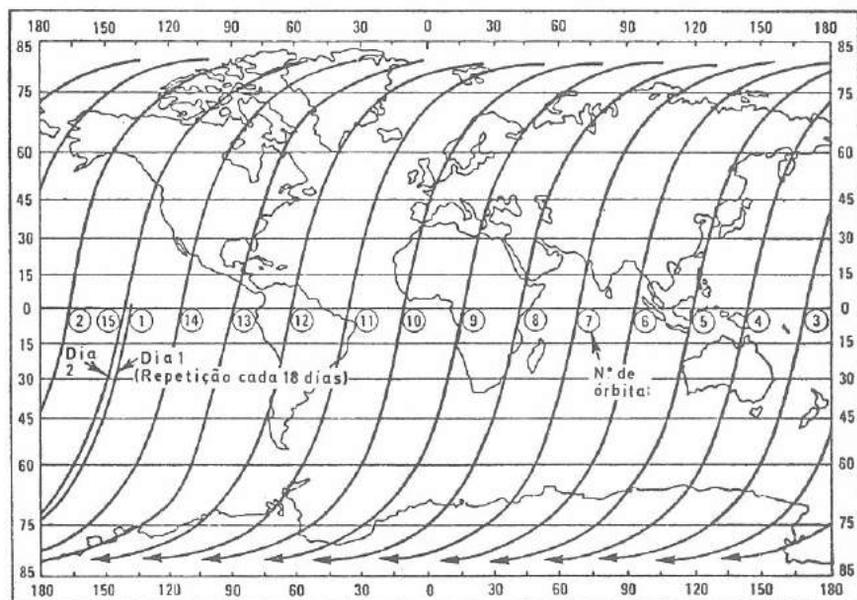


Fig. 1 — Órbitas diárias do Landsat, representando-se apenas as trajectórias para Sul.

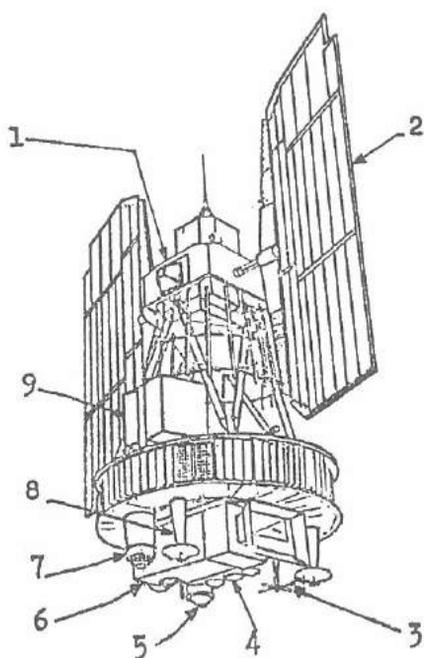
cido, existem diversas deformações geométricas das imagens, de que a mais importante está relacionada com o movimento de rotação da Terra durante os 28 segundos da detecção de informações. Outras estão ligadas às variações da altitude e à deriva dos satélites durante o tempo de operação dos detectores, às pequenas modificações do movimento do espelho do radiómetro, à esfericidade da Terra e às suas irregularidades topográficas. De um dia para o outro o satélite descreve uma órbita que, na sua maior extensão, é paralela à do dia anterior, mas desviada para Oeste de 1,43°, ou 159 km, no equador. Um ciclo completo de cobertura, de 251 revoluções, dura exactamente 18 dias (fig. 1). As características dos satélites permitiram atenuar de tal modo os efeitos da deriva que, no

decorrer dum ciclo de cobertura anual, a diferença entre duas órbitas da mesma natureza não excede 40 km. Como os **Landsat 2** e **3** (e, de certo modo, o **2** em relação ao **1**) foram lançados em oposição de fases, a diferença entre as coberturas de cada um deles foi apenas de 9 dias; assim se duplicou, pelo menos teoricamente, a repetição das informações detectadas sobre cada lugar. Após três anos e meio de actividade, o **Landsat 1** tinha completado 18 000 órbitas. O **Landsat 3** está a aproximar-se dos seus limites operacionais.

Na teledetecção do ambiente natural apenas se utilizam alguns comprimentos de onda do espectro electromagnético. A radiação Solar, devido à grande amplitude do seu espectro, é, incontestavelmente, a mais importante; da emitida pela Terra, com interesse para estes métodos, é a infravermelha térmica. A radiação a utilizar depende, por um lado, das propriedades físicas dos objectos, especialmente da sua capacidade reflectora nos vários comprimentos de onda. Por outro lado, como os vectores fundamentais, a atmosfera e a água, não são penetráveis pela totalidade do espectro electromagnético (a água ainda menos que a atmosfera), só através das chamadas «janelas atmosféricas» (correspondentes às faixas espectrais que atingem a superfície terrestre sem serem muito modificadas pela atmosfera) se poderão obter documentos. As principais «janelas» são as de 1, 2 a 1,4 μ , no infra-vermelho próximo, de 3,5 a 5 μ , no domínio do infra-vermelho emitido e reflectido, de 8 a 14 μ , no infra-vermelho térmico, e as radiações de comprimento de onda superior a 1 mm (microondas e ondas de radar). Os elementos detectados, transcritos para fitas magnéticas, estarão em condições de virem a ser analisados por investigadores e outros utilizadores, através de programas de computadores. Alternativamente, nas estações terrestres, os elementos digitais podem ser convertidos em imagens a preto e branco, em que os tons de cinzento, associados com aspectos individuais, variam de uma banda para a seguinte em função da percentagem de luz reflectida. A sobreposição de imagens e o uso de filtros permitem a obtenção de séries cromáticas.

O **Landsat 1**, como os outros, foi dotado de dois tipos fundamentais de detectores (fig. 2), um sistema de câmaras de televisão RBV (**Return Beam Vidicon**) que deveria registar a energia reflectida pela superfície da Terra em três canais, entre 0,475 e 0,830 μ , se não tivesse avariado logo no início da missão; um radiómetro MSS (**Multispectral scanner**), o que mais informações proporcionou, em quatro canais — o 4, verde, de 0,5 a 0,6 μ ; o 5, vermelho, de 0,6 a 0,7 μ ; o 6, infra-vermelho próximo, de 0,7 a 0,8 μ ; e o 7, também infra-vermelho próximo, de 0,8 a 1,1 μ — com um poder resolutivo de imagem da ordem dos 80 metros. Ainda podem ver-se, com

nitidez, aspectos de dimensões mais pequenas, de 10 m, por exemplo, desde que em nítido contraste com o resto. Cada um daqueles canais revelou vantagens específicas para o estudo de determinados aspectos, da vegetação, da neve e do gelo, das águas, das nuvens, do relevo do solo, etc. O canal 7 foi o que ofereceu as maiores novidades, em resultados verdadeiramente espectaculares, como, por exemplo, na rigorosa delimitação e informações sobre as toalhas líquidas do Globo. Dadas as condições de funcionamento do satélite e dos detectores, as imagens são criadas, geralmente, na escala aproximada de 1:3.369.000 (em filme de 70 mm). Poderão obter-se daí ampliações de 1:1 milhão até 1:250.000, sujeitas a correcções, por motivo das deformações anteriormente referidas e outras.



- 1 e 7 — Sistemas de controlo e de medida de atitude
- 3 — Painéis de células solares
- 3, 5 e 8 — Antenas
- 4 — Sistema RBV
- 6 — Sistema MSS
- 9 — Sistema de registo electrónico DCS

Fig. 2 — Esquema do satélite Landsat 1

As imagens espectrais de qualquer área podem ser analisadas separadamente ou, o que é bastante vulgar, em sobreposições. Para melhor apreciação de certos aspectos generalizou-se o emprego de uma das técnicas que muita surpresa tem despertado nos que se iniciam na leitura de tais documentos: a da chamada falsa-cor (ou infra-vermelho «colorido»), nos domínios do visível e do infra-vermelho próximo, por dar coloridos muito

diferentes daqueles da realidade visível. Consegue-se isso pela combinação de imagens espectrais depois de tratadas com filtros adequados, como o amarelo ou o laranja para a eliminação de certas sensibilidades ao verde e ao azul. Deste modo, por exemplo, a vegetação sã, dado o seu elevado factor de reflectão do infra-vermelho próximo, aparece representada por diversos tons de vermelho; os solos, por reflectencia elevada do amarelo-alaranjado, em tons de azul escuro; os objectos vermelhos surgem reproduzidos em amarelo; as águas claras, por absorverem a maioria da radiação solar, em tons escuros; mas as águas com cargas siltsosas, porque esses materiais têm elevada capacidade de reflexão, já se mostram em tons de azul. Tais documentos têm sido divulgados em magníficos albuns, de excelente qualidade gráfica, em que ao rigor científico se alia o valor estético das imagens coloridas. Como exemplos referimos, entre outros, **Welt-raumbilder. Die dritte Entdeckung der Erde**. Munique, 1974, ERTS. **A new window on our planet**. Washington, 1976, e **Mission to Earth: Landsat views of the World**. Washington, 1976.

Muito embora a cartografia não figurasse como uma das experiências primordiais do **Landsat 1**, as informações transmitidas pelos seus detectores, em particular pelos do sistema MSS, foram de tal modo espectaculares e inovadoras que, rapidamente, aquela passou a aproveitá-los. Antes do **Landsat 1** já existiam as fotografias fixadas de altitudes super-elevadas, durante as missões **Mercury**, **Gemini** e **Apollo** (em **Apollo 9** havia quatro câmaras automáticas, duas com filmes sensíveis à luz visível, e duas com filmes infra-vermelho, comandadas electricamente e que deram imagens ortogonais). Os satélites meteorológicos das séries **Tiros** e **Nimbus** também tinham produzido imagens interessantes da superfície terrestre e da sua atmosfera. Mas as informações **Landsat** são diferentes, pelos motivos já apontados e pelo que se pode apreciar das suas imagens. São referidas como vantagens importantes, pela longevidade do satélite (previstos três anos de actividade), a possibilidade de coberturas repetidas de um lugar ao fim de cada 18 dias (ou de 9); pela rapidez do estabelecimento de documentos (cartografia automática), a possibilidade da sua actualização, uma vez que as imagens fornecem ainda elementos em diversas épocas do ano; pelas condições favoráveis para a altimetria e a automação, a renovação dos métodos da cartografia; porque as imagens são ortogonais e de grande fidelidade, a rápida cobertura de certas áreas que não estavam bem conhecidas; pelas inovações oferecidas pelo canal 7, a melhoria de definições de limites entre fenómenos do espaço geográfico.

Já existem normas para a aplicação dos dados **Landsat** em vários domínios das ciências da Terra. Em reuniões nacionais e internacionais,

em estágios especializados, em cursos universitários e em centros de investigação muito se tem discutido sobre as vantagens da utilização das informações da teledeteção por satélites artificiais. Apenas queremos acrescentar uma pequena nota sobre os progressos alcançados nos da cartografia automática, como meio privilegiado de exploração de uma parte da inesgotável produção de informações. Além da possibilidade ilimitada de escolha de grafismos a empregar, de escalas, de fenómenos visualizáveis, sobressai o tratamento rápido de dados e, por conseguinte, uma difusão mais eficaz das informações elaboradas. A volumosa bibliografia em vários domínios científicos interessados, as inúmeras experiências cartográficas, já difíceis de acompanhar, dão bem o testemunho do que dissemos anteriormente.

À semelhança do que se passou no momento das primeiras presenças humanas na Lua, em que foi possível acompanhar os eventos através dos pequenos televisores, também pelos detectores dos **Landsat** se podem ter rápidas informações de factos que decorrem em locais distantes, e mesmo opostos, do planeta. Sentado a uma mesa de recepção e de exploração de imagens, qualquer pessoa estará em condições de experimentar a sensação de ter «*For the first time in history the entire world (is) at everyone's fingertip!*», como disse um cientista norte-americano.

E, certamente, depois dos **Landsat**, outros virão para continuarem a fornecer cada vez mais informações e a constante redescoberta do Mundo.

Lisboa, 26 de Novembro de 1980.

Prof. Dr. Ilídio do Amaral

