







# MEMÓRIAS 2012

VOLUME XLII

LISBOA  
2015

## **Ficha Técnica**

**Título:** Memórias 2012

**Edição:** Academia de Marinha, Lisboa

**Coordenação e revisão:**

João Abel da Fonseca, Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

**Data:** Novembro 2015

**Tiragem:** 200 exemplares

**Impressão e Acabamento:** ACD PRINT, S.A.

**Depósito Legal:** 401754/15

**ISBN:** 978-972-781-123-6

# ÍNDICE

<b>Titulares dos cargos estatutários em 2012</b>	XI
<b>Vida académica</b>	XII
<b>Lista de Membros eleitos</b>	XVI
<b>Sessões culturais</b>	
10 JANEIRO	
<b>Um lugar para Portugal na revolução científica dos séculos XVI-XVII? *</b>	
Henrique Sousa Leitão	
17 JANEIRO	
HOMENAGEM AO ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES	
<b><i>In Memoriam</i> Almirante Max Justo Guedes</b>	21
Nuno Vieira Matias	
<b>Max Justo Guedes, o Homem e o Marinheiro</b>	23
António Estácio dos Reis	
<b>Ciência Náutica e Cartografia na obra de Max Justo Guedes</b>	29
Inácio José Guerreiro	
<b>O Descobrimento do Brasil na obra de Max Justo Guedes</b>	35
António Dias Farinha	
24 JANEIRO	
<b>O Euro e o Federalismo Europeu</b>	37
Eduardo Serra Brandão	
<b>O início da crise da zona Euro e a integração europeia</b>	41
António Rebelo Duarte	
31 JANEIRO	
<b>Os espaços estratégicos de interesse nacional</b>	67
João Brandão Ferreira	
7 FEVEREIRO	
<b>Fernão Gomes da Mina – mercador e conselheiro de monarcas</b>	83
Aurélio de Araújo Oliveira	
14 FEVEREIRO	
<b>D. Dinis. O Pai da Pátria*</b>	
João Abel da Fonseca	

28 FEVEREIRO

SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. SARMENTO RODRIGUES*/2011

**Palavras de abertura** 91

Nuno Vieira Matias

**Elogio público do Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão** 95

Maria do Rosário Themudo Barata

**Elogio público do Comandante Eduardo Henrique Serra Brandão** 103

João Abel da Fonseca

**Elogio público do Comandante Armando da Silva Saturnino Monteiro** 111

José Cyrne de Castro

6 MARÇO

**A Guerra e o Poder Naval\***

António Barreiros Telo

13 MARÇO

***In Memoriam* Agnes Miegel – uma epopeia naval germânica: a Operação Aníbal** 119

Vasco Soares Mantas

20 MARÇO

**Conceito e tecnologia das operações navais. Da II Guerra aos nossos dias\***

Fernando de Melo Gomes

27 MARÇO

**As quatro sub-regiões geopolíticas emergentes no Atlântico Sul\***

Armando Marques Guedes

10 ABRIL

**Os meios da Estratégia e a Marinha. Uma perspectiva contemporânea** 163

João Pires Neves

17 ABRIL

**O Imaginário e os Descobrimentos\***

Martim Corte-Real de Albuquerque

24 ABRIL

**Almirante Ernesto de Vasconcelos (1852-1930): marinheiro, geógrafo, diplomata e Secretário Perpétuo da Sociedade de Geografia de Lisboa** 191

Luís Aires-Barros

8 MAIO

**As rotas da Insulíndia sulcadas pelos Portugueses, nos séculos XVI e XVII\***

Luís Semedo de Matos

15 MAIO	
« <i>Homde ha muytos robys ricos</i> »: primeiras notícias do Pegu nas fontes portuguesas	207
Rui Sousa Loureiro	
22 MAIO	
<b>Timor 1973/75. Recordações de um marinheiro</b>	229
José Leiria Pinto	
29 MAIO	
8ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM – ICEA	
“ <b>Náutica e Astronomia. A propósito do registo dos Relatórios da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul na Memória do Mundo da UNESCO</b> ”	
<b>A contribuição do Observatório Astronómico de Lisboa para a Navegação de Precisão*</b>	
Rui Agostinho	
<b>A Navegação Aérea: da Astronomia à Electrónica</b>	251
Nuno Sardinha Monteiro	
<b>Os Mares – novos mundos descobertos na Biblioteca do Palácio Nacional de Mafra*</b>	
Teresa Amaral	
<b>Os céus de Gago Coutinho e Sacadura Cabral em 1922</b>	263
José Malhão Pereira	
5 JUNHO	
<b>José Pinheiro de Azevedo – o Almirante sem medo. Um tributo pessoal, no 95º aniversário do seu nascimento*</b>	
Félix António	
6 JUNHO	
<b>Inauguração da XII Exposição 2012 <i>O Mar e Motivos Marítimos</i></b>	323
Nuno Vieira Matias	
12 JUNHO	
<b>O estado da arte na terapêutica cirúrgica actual (versão laparoscópica), comparável à navegação marítima subaquática</b>	327
José Ferreira Coelho	
19 JUNHO	
<b>Portugal – Marrocos. Uma parceria estratégica</b>	349
João Rosa Lã	
26 JUNHO	
<b>A Marinha Portuguesa e a Maçonaria (1900-1935)*</b>	
António Pires Ventura	

3 JULHO

**A Política Oceânica de Portugal na III Conferência de  
Direito do Mar nas Nações Unidas\***

Manuel Primo de Limpo Serra

**A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.**

359

**Algumas notas retrospectivas no 30º aniversário da sua aprovação**

José Rodrigues Portero

10 JULHO

**Pirataria e terrorismo marítimo. Alguns aspectos jurídicos**

375

Alexandra von Böhm-Amolly

17 JULHO

**A evolução histórica do Contrato de Seguro Marítimo e a importância  
do trabalho de Pedro de Santarém, considerado como o “pai do Seguro  
de Risco Marítimo”, para o seu enquadramento jurídico**

381

Bernardo Fisher de Sá Nogueira

11 SETEMBRO

**Recursos naturais da crosta oceânica profunda:  
o futuro de Portugal está do lado do mar**

397

Fernando Barriga

18 SETEMBRO

**Vida invisível em ambientes extremos no mar profundo:  
em busca de biomoléculas com elevado valor biotecnológico**

401

Helena Santos

25 SETEMBRO

**Novas ferramentas para novas fronteiras: biotelemetria  
e conservação marinha nos Açores e no grande Atlântico**

403

Ricardo Serrão Santos

2 OUTUBRO

**Travessia do Atlântico Sul – 1922**

405

Rui da Costa Pinto

9 OUTUBRO

**O mar no Levante\***

José Augusto Ramos

**O mar faraónico\***

Luís Manuel de Araújo

16 OUTUBRO

**Os Povos do Mar\***

Ana Margarida Arruda

**O mar romano\***

José Manuel Varandas

23 OUTUBRO

**Os navegadores gregos em barcos de guerra, de transporte,  
a remos e à vela. Mito e realidade**

423

Raul Rosado Fernandes

30 OUTUBRO

**Considerações histórico-políticas sobre o passado e o futuro  
da fachada atlântica das Américas**

433

Eduardo Arantes e Oliveira

6 NOVENBRO

**Património, Cultura e História. Conhecer, preservar,  
apresentar, três conceitos e um objectivo\***

Fernando Jorge Grilo

**A História e o Património da Marinha**

447

**Duas realidades praticamente desconhecidas**

José Rocha e Abreu

13 NOVENBRO

**Sustentabilidade e versatilidade do património da Marinha:  
O Palácio Real do Alfeite (séc. XVIII - XX)**

461

Susana Lopes Quaresma

**O Aquário Vasco da Gama – um património cultural,  
científico e museológico**

489

Elsa Andrade Santos

20 NOVENBRO

**Iconografia náutica da época dos Descobrimentos numa  
iluminura da Bíblia dos Jerónimos\***

Joana Carvalho de Pinho

Teresa Mariz Rodrigues

**Património da Marinha e 1ª República: Pintura e Falerística\***

Maria João Bonina Grilo

27 NOVEMBRO

HOMENAGEM AO ACADÉMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS,  
POR OCASIÃO DA PASSAGEM DO 1º ANIVERSÁRIO DO SEU FALECIMENTO

**Gratidão, Orgulho e Saudade** 511

Nuno Vieira Matias

**Coronel Nuno Valdez dos Santos** 513

Alexandre de Sousa Pinto

**Coronel Nuno Valdez dos Santos – Membro da Comissão Técnica** 519

**Consultiva do Museu de Marinha, 1976-2010**

José Rodrigues Pereira

**Nuno Valdez dos Santos e a Academia de Marinha** 523

José Malhão Pereira

**Palavras de Agradecimento** 529

Graça Valdez dos Santos e Abreu

**As linhas gerais das Regras de Roterdão, a Convenção marítima-plus\***

Januário da Costa Gomes

4 DEZEMBRO

***Rhymes, Roles, Saints, Songs*: notas sobre** 533

**literatura e religião nas viagens portuguesas**

Kenneth David Jackson

**Sobre a Evolução do Direito de Transporte de Mercadorias por Mar\***

Mário Raposo

11 DEZEMBRO

**A travessia nocturna do Atlântico Sul (1927)** 559

Mário Correia

18 DEZEMBRO

**Na esteira do *Pátria*** 565

Lourenço Henriques-Mateus

14 DE DEZEMBRO DE 2010

**A viagem de circum-navegação do Curso D. Lourenço de Almeida** 567

Luiz Roque Martins

20 DE DEZEMBRO DE 2011

**Guarnição do NRP Afonso de Albuquerque** 595

**em 18 de Dezembro de 1961**

José Mendes Rebelo

\* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

## **TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2012\***

### **Presidente**

Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

### **Presidente da Classe de História Marítima**

Professor Doutor Francisco José Rogado Contento Domingues

### **Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências**

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

### **Secretário-geral**

Capitão-de-mar-e-guerra Adriano Manuel de Sousa Beça Gil

### **Secretário da Classe de História Marítima**

Dr. João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca

### **Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências**

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira

\* De acordo com a eleição na Assembleia dos Académicos de 10 de Dezembro de 2009, homologada em 15 do mesmo mês pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

## VIDA ACADÉMICA

### Entrega do Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/ 2011

Em sessão solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, em 28 de Fevereiro, foi entregue o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/ 2011, ao engenheiro Senos da Fonseca, pela obra “*Embarcações que tiveram berço na Laguna – Arquitectura Naval Lagunar*”.

A segunda parte da sessão destinou-se a homenagear os membros honorários Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Comandante Eduardo Serra Brandão e Comandante Armando Saturnino Monteiro. Fizeram os respectivos elogios públicos os Académicos Maria do Rosário Themudo Barata, João Abel da Fonseca e José Cyrne de Castro.



### Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 29 de Maio teve lugar na Academia de marinha, a 8ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema *Náutica e Astronomia. A propósito do registo dos Relatórios da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul na Memória do Mundo da UNESCO*.

Na parte da manhã, depois das saudações dos presidentes José Viegas Freitas e Nuno Vieira Matias, foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações “A contribuição do Observatório Astronómico de Lisboa, para a Navegação de Precisão”, pelo Professor Doutor Rui Agostinho, “A Navegação Aérea - da Astronomia à Electrónica”, pelo Cte. Luís Nuno Sardinha Monteiro, e “Os Mares – novos mundos descobertos na Biblioteca do Palácio Nacional de Mafra” pela Dr.ª Teresa Amaral.

Após o almoço-convívio seguiu-se uma visita guiada ao Núcleo Museológico da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul no Museu de Marinha, e apresentação do Planetário Calouste Gulbenkian, seguindo-se a comunicação “Os céus de Gago Coutinho e Sacadura Cabral em 1922”, pelo académico José Manuel Malhão Pereira.

A sessão foi encerrada com as alocações dos presidentes Viegas Freitas e Vieira Matias.



### **XII Exposição de Artes Plásticas *O Mar e Motivos Marítimos***

Foi inaugurada a 6 de Junho, na Sala D. Luís do Museu de Marinha, em cerimónia presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a XII Exposição de Artes Plásticas da Academia de Marinha.

Referindo-se às actividades artísticas enquanto “componentes da nossa cultura marítima”, o Presidente da Academia de Marinha disse que “a sua divulgação contribui, notavelmente, para o esforço que sentimos estar agora a ser feito, na sociedade portuguesa, de renovação da imagem do mar”.

O Almirante Vieira Matias agradeceu ao Museu de Marinha a colaboração dada à realização de mais esta exposição, e aos mecenas – as empresas Hempel (Portugal) e Lusitânia, Companhia de Seguros, nas pessoas dos seus administradores, os doutores João Couto e Arez Romão, pelo apoio que têm vindo a dar a estas Bienais.

Por fim, felicitou os artistas participantes e agradeceu à Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências e Comissária da Exposição, e à sua equipa de colaboradores, pelo trabalho desenvolvido na organização e realização do certame.

Na modalidade de Pintura foi atribuído o Prémio Comandante Raul de Sousa Machado à obra “Estaleiro”, de Victor Ribeiro, e menções honrosas às obras “Guincho – Cascais”, de Isabel Zamith, e “Boneca”, de Mariana Fillipe.

Em Modelismo Naval foi atribuído o Prémio Henrique Maufroy de Seixas em ex aequo às obras “Muleta de pesca” e “N.R.P. Jacinto Cândido”, de Nelson Anjos e Rui

Figueiredo, e menções honrosas às obras “Dori na faina”, de Mário Figueiredo, e “Base Naval Imaginária”, de João Cancela.



### **Assembleias dos Académicos**

Realizaram-se duas Assembleias dos Académicos:

- a) 12 de Dezembro, pelas 14h30, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos anterior, sobre o Relatório de Actividades de 2012 e Plano de Actividades para 2013;
- b) 12 de Dezembro, pelas 16h00, para eleições nas diversas categorias de membros.

### ***Prémio Almirante Teixeira da Mota* 2012**

Por deliberação do Júri, de 26 de Novembro, o Prémio *Almirante Teixeira da Mota* 2012 foi atribuído *ex aequo* às obras “Pathways of recent finegrained sediment. Transport on the central portuguese continental margin”, da autoria de Carlos César Jesus, e “A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional”, da autoria de Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva.

### **Lançamento e apresentação de livros**

*Memórias 2005*

*Memórias 2006*

*Memórias 2007*

### **Sessões realizadas**

Ao longo do ano foram realizadas 39 sessões ordinárias, uma sessão solene e uma sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

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

### **Académicos falecidos**

Henrique Afonso da Silva Horta

Romano Caldeira Camara

Joaquim Baptista Soeiro de Brito

Justino Mendes de Almeida

José Hermano Saraiva

Francisco José Pacheco de Oliveira

Armando Manuel Marques Guedes

David Watters

# LISTA DE MEMBROS ELEITOS

## Na Assembleia dos Académicos de 12 de Dezembro

### **Honorários**

António Luciano Estácio dos Reis

### **Eméritos da Classe de História Marítima**

Maria do Rosário Themudo Barata de Azevedo Cruz  
José Manuel da Costa Rodrigues Garcia  
Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos  
António Duarte Costa Canas  
António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro  
Manuela Rosa Coelho Mendonça de Matos Fernandes  
João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca

### **Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências**

Vitor Manuel Trigueiros Crespo  
José Esperança Ferreira dos Santos  
José Manuel Castanho Paes  
Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves  
Óscar Napoleão Filgueiras Mota  
Joaquim Ferreira da Silva

### **Efectivos da Classe de História Marítima**

Alberto Vieira  
Alexandre Maria de Castro de Sousa Pinto  
Arno Wehling  
Isaú Santos  
Armando Jorge da Costa Pereira Lourenço  
Martim Eduardo Corte-Real de Albuquerque  
Luís Filipe Marques Couto Soares  
Amândio Jorge Morais Barros

### **Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências**

José Deolindo Torres Sobral  
António Pedro de Sá Alves Sameiro  
Mário César Flores  
José Carlos Torrado Saldanha Lopes  
Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro Blot  
Rainer Daehnhardt

Carlos Manuel Prudente Pereira da Silva  
Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua  
Armando José Dias Correia  
José Augusto Vilas Boas Tavares

### **Correspondentes da Classe de História Marítima**

José Luís Viegas Freitas  
João de Deus Ramos  
Luís Miguel Ribeiro de Oliveira Duarte  
José da Silva Horta  
António Henrique Maló Rocha de Freitas  
Paulo Jorge de Sousa Pinto  
Tiago de Martinho Simões Machado Castro

### **Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências**

José Viriato Soromenho-Marques  
João Carlos Cordero Gallardo Muñoz de Oliveira  
José Vitoriano Cabrita  
Fátima Lopes Alves  
Emanuel João Flores Gonçalves  
Carlos Manuel da Costa Ventura Soares  
Rui Vieira Nery  
Alexandra von Böhm-Amolly  
José Rocha e Abreu

### **Associados da Classe de História Marítima**

Onésimo Teotónio Almeida (EUA)  
David González Cruz (Espanha)  
Zoltán Biedermann (Alemanha)  
Roderich Ptak (Alemanha)  
Pius Malekandathil (Índia)  
Miguel Ángel de Marco (Argentina)  
Francesco Guidi Bruscoli (Itália)  
Dejanira Silva Couto (França)  
Fernando Serrano Mangas (Espanha)

### **Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências**

Saravut Wongngernyuang (Tailândia)  
Laurence Miossec (França)  
Richard Dunn (Reino Unido)  
Sally K. Church (Reino Unido)  
Wolfgang Kobern (Alemanha)



## **SESSÕES CULTURAIS**



HOMENAGEM AO ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES  
*IN MEMORIAM* ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES

Palavras proferidas pelo Presidente  
Nuno Vieira Matias, em 17 de Janeiro

No passado dia 8 de Novembro ficámos todos chocados com a inesperada notícia da morte do nosso Académico Emérito Max Justo Guedes.

Na sessão cultural que nesse dia realizámos, suspendemos os trabalhos e os nossos pensamentos dirigiram-se para a lembrança do amigo e do historiador distinto que tanto admirávamos. O minuto de silêncio que guardámos constituiu uma homenagem singela, mas muito sentida.

A essa introspecção recatada pretende a Academia de Marinha juntar hoje a evocação, pela palavra, da figura do intelectual e do amigo que foi o Almirante Max Justo Guedes. Fá-lo-ão três académicos que bem o conheceram e que muito o consideravam, e aos quais agradeço as intervenções que prepararam.

Tive o privilégio de contactar o Almirante Max Justo Guedes, pessoalmente, em duas viagens que fiz ao Brasil – uma como convidado da Marinha irmã e outra integrado na comitiva do Senhor Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, por ocasião das Comemorações dos Quinhentos Anos do Achamento do Brasil.

Impressionou-me a enorme figura do intelectual que era Max Justo Guedes, em situações tão diversas como a de homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral, no Espaço Cultural da Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, ou as das evocações do descobrimento, perante o Mar em Porto Seguro, ou na apreciação da Carta de Pêro Vaz de Caminha, exposta em S.Paulo.

Mais tarde, em Lisboa, aqui nesta Academia ou noutras congéneres, a admiração que senti inicialmente não fez senão aumentar.

O nosso confrade Max Justo Guedes teve uma ligação à Academia de Marinha tão profunda que vinha desde as nossas raízes. De facto, o então Comandante Max Justo Guedes integrou o primitivo Grupo de Estudos de História Marítima desde a sua eleição, como membro Efectivo, na Sessão de 19 de Fevereiro de 1970, sendo o primeiro não português a pertencer aos seus quadros, muito embora, estatutariamente, equiparado a cidadão nacional.

À data da sua morte era o último dos académicos que haviam pertencido àquele Grupo embrionário que, tendo evoluído para Centro de Estudos de Marinha, se veio a tornar na nossa Academia. Foi elevado a Membro Emérito na Sessão da Assembleia de Académicos de 20 de Abril de 1995. Manteve, por conseguinte, uma presença dilatada por um período de quase 42 anos, em que nos visitou regularmente e acolheu no Brasil, sempre com assinalável hospitalidade, os seus pares e demais estudiosos da História Marítima que frequentemente convidava.

A sua colaboração como académico foi prestimosa. Para além de seis comunicações aqui apresentadas em Sessões, publicadas em separatas e nas respectivas Memórias, participou no I Simpósio de História Marítima, proferindo em 11 de Dezembro de 1992 a sua Conferência de Encerramento.

Como colaborador da História da Marinha Portuguesa, obra desta Academia, foi coordenador do volume *A viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil, 1500-1501*, lançado em Dezembro de 2003, para o qual redigiu a Parte I em dois copiosos capítulos.

Aquando das comemorações do Bicentenário da partida da família Real para o Brasil, colaborou com um artigo na Revista da Armada, em Novembro de 2007, que a Academia de Marinha integrou na Colectânea a esse propósito publicada no ano passado.

O nosso académico e Almirante Max Justo Guedes recebeu, ao longo da vida, mais de três dezenas de condecorações, entre as quais cinco portuguesas. A mais importante destas, a de Grande Oficial de Ordem Militar de Cristo, foi-lhe imposta directamente, no ano de 2000, no Brasil, pelo Senhor Presidente Jorge Sampaio, em cerimónia a que tive a honra de assistir.

O Almirante Max Justo Guedes partiu para a última navegação da sua história em 8 de Novembro e, como disse Vera Tostes, directora do Museu Histórico Nacional, do Brasil, “...o mundo lusófono perde um amigo entusiasmado com a pesquisa e a produção do conhecimento. Fica uma lacuna no saber da nossa História.”

Para homenagear a sua memória passo a palavra aos académicos Estácio dos Reis, Inácio Guerreiro e Dias Farinha.

HOMENAGEM AO ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES

**MAX JUSTO GUEDES, O HOMEM E O MARINHEIRO**

Comunicação apresentada pelo académico  
António Estácio dos Reis, em 17 de Janeiro

Na primeira vez que me desloquei ao Brasil, para ir fazer uma pesquisa em vários arquivos, entrei pelo Nordeste, para começar a visitar algumas capitais de distrito, antes de chegar ao Rio de Janeiro e, assim, ficar com uma ideia do que era esse país imenso. Quando aguardava, no aeroporto, o aviso de embarque para o próximo voo, oiço uma chamada para atender o telefone. Apanhei um susto. Seria a Interpol? Não. Era o comandante Max Guedes que me dizia: “*Puxe dum lápis e assente os meus números de telefone. Podem fazer-lhe falta.*”

Era assim o Max que tantos amigos portugueses acabaram de perder, depois dum longo período de doença. Uma doença que o obrigou ao uso duma bengala, depois de uma muleta, depois de uma cadeira de rodas, acabando por o reter em casa, sem poder deslocar-se ao local de trabalho. De facto, no fim da sua vida, doente como estava, mantinha-se empenhado a escrever e a estudar como se estivesse em plena saúde. Durante os últimos anos, eu telefonei ao Max com regularidade e, ao perguntar-lhe pelo estado de saúde ele, respondia, que estava tudo bem, mas depois, falando do joelho, do ombro e, por fim, da cabeça, tudo estava cada vez pior. Até que um dia...

O gosto de Max em aprender vinha de longa data, pois, com 6 anos de idade, vivendo em Juiz de Fora, convence o pai, oficial do Exército, a comprar-lhe um livro – era a *História do Mundo para Crianças*, de Monteiro Lobato – pedindo, naturalmente, às pessoas que o lessem para ele. Dois anos depois, em Belém, descobre um outro livro, do mesmo autor, que completava o precedente: era a *Geografia de Dona Benta*. Aos dez anos, Max ingressa no Colégio Militar do Rio de Janeiro. Todavia, quando tem 17 anos, e, com essa sua ânsia de aprender, sabe que no Ministério das Relações Exteriores, vai haver um curso de História de Cartografia Brasileira, ministrado por Jaime Cortesão. Dada a sua tenra idade, Cortesão hesita em recebê-lo como aluno. Max sugere que lhe seja feito um teste, dado que conhecia, de ponta a ponta, a obra de Cortesão. Neste preciso momento, nasce – sem qualquer dúvida – um dos mais famosos mestres, a nível mundial, da História da Cartografia.

Max ingressa na Escola Naval, mas em 1947, uma rebelião leva à expulsão integral do 4º ano e, os alunos dos outros anos, solidarizam-se e deixam, igualmente, a Escola Naval. Max pensa, então, seguir a carreira diplomática mas, em 1949, o 4º ano é amnistiado e, quase todos os alunos resolvem voltar à Escola Naval. Assim o faz, também, o cadete Guedes. Acaba o curso em 1951 e como oficial, embarca em vários navios, desempenhando as funções próprias da sua patente. Max tem dois *hobbies*: os livros e a halterofilia, que pratica com tal entusiasmo, que os seus colegas diziam, por graça,

que ele levantava pesos... para se treinar a carregar com os livros. De facto, como ele próprio o diz, em vez de gastar o dinheiro em cabarés, comprava livros. Chegaram a ser mais de 500!

Em 1961, estando embarcado no cruzador *Barroso*, que se encontra imobilizado no dique, para longa reparação, lembra-se de escrever *O Descobrimento do Brasil*. Nasce assim o historiador, para além da vocação que Max Guedes já tinha mostrado pela cartografia e que o ligara a Cortesão, falecido infelizmente, no ano anterior. É, agora, altura de deixar de me preocupar por estas duas matérias primas para Max – a cartografia e a investigação histórica – dado que são temas que irão ser, em breve, tratadas por dois ilustres especialistas – o Dr. Inácio Guerreiro e o Prof. Dias Farinha.

Quanto a Max Guedes, continuou a sua actividade como oficial de marinha, fazendo os cursos próprios da sua carreira, tendo-se especializado em electrónica e indo exercer funções no cruzador *Barroso* que era, na altura, o navio chefe da esquadra. O seu porte impressionou, de tal modo o comandante – e, agora, estou a reportar-me às palavras proferidas, na missa do 7º dia, pelo comandante Gabeira, seu colega no Colégio Militar – o seu porte era tal – repito – que foi nomeado Oficial da Relações Públicas do cruzador.

A carreira militar de Max foi, por vezes, interrompida, por missões de carácter histórico, em que participava, como aconteceu quando se deslocou a Portugal, em 1967, por ocasião das Comemorações do V Centenário do nascimento de Pedro Álvares Cabral. No voo de regresso ao Brasil, o Almirante Rademaker, então Ministro da Marinha, disse a Max que o Brasil precisava dum Museu Naval de gabarito e – e, logo ali – designa-o para tratar da sua instalação. Max ter-lhe-ia respondido que, apesar de ter muito amor aos museus, não queria dizer que os soubesse criar. A resposta do almirante foi, porém, pronta e directa: “*o problema é seu!*”

Max passa, então, a desempenhar funções de Vice-Director do Serviço de Documentação da Marinha, mas a partir de 1976, sendo então capitão-de-mar-e-guerra, é nomeado Director, onde se mantém até 1997. Durante este período, Max Guedes tem uma actividade que eu considero de deslumbrante, quando leio as páginas que contêm o seu longo currículo: transfere o Serviço de Documentação Geral da Marinha, para novas e modernas instalações na rua de D. Manuel, do Rio de Janeiro e, ainda, os seus anexos para a Ilha das Cobras, restaura o Forte de Santo António da Barra, onde fica instalado o Museu de Hidrografia, faz do navio *Bauru* um museu, cria o Museu da Caravela, em Campinas, no estado de S. Paulo, assim como um Espaço Cultural da Marinha, nas antigas Docas da Alfândega. Dá novas instalações à Biblioteca da Marinha, cria um espaço cultural na Ilha Fiscal, situada no Rio de Janeiro, cria dois navios museus: Submarino *Riachuelo* e Rebocador *Laurindo Pitta* e, lamentavelmente – digo eu, com ironia – não consegue terminar o Museu Naval e Oceanográfico.

Isto já representa uma obra excepcional, mas há, seguramente, ainda outras iniciativas que o *currículum* de Max Guedes não cita mas que não podem ser esquecidas. Quero referir-me, por exemplo, aos trabalhos de arqueologia que promoveu nas águas da Baía de Todos os Santos, tendo em vista a procura dos restos de navios portugueses e onde foram

encontrados, entre outro material, três astrolábios náuticos. Pois bem, Max sabendo que, na altura, não existia nenhum instrumento deste tipo no nosso país, o que era uma imperdoável lacuna, sugeriu, ao Ministro da Marinha, que nos fosse oferecido um deles. Assim, o *Sacramento B* (todos instrumentos, deste tipo, têm nome próprio) proveniente do navio português *Sacramento* – veio a ser entregue, ao Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Leitão, numa cerimónia na bela Biblioteca da Universidade de Coimbra. Encontra-se exposto no Museu de Marinha na companhia de outros astrolábios que, a este, se juntaram. Este é apenas um caso da paixão que Max tinha pelo nosso país, dado que, na realidade fez muito mais, publicando obras exaltando a saga lusitana, mas, não menos importante, foram as suas frequentes vindas a Portugal para efectuar palestras ou participar em reuniões que irão ser mencionadas pelos próximos oradores. Não podemos esquecer a sua contribuição para o sucesso da exposição *Portugal-Brazil, The Age of Atlantic Discoveries*, que teve lugar, no ano de 1990, na Biblioteca Pública de Nova Iorque.

Pelo que acabamos de dizer, não admira que Max seja, seguramente, o estrangeiro – o que me custa dizer que Max era um estrangeiro – que possui mais condecorações portuguesas.

Grande amante de Música foi, porém, nas Artes Plásticas, que mais se realizou, pois, nestas, foi um coleccionador compulsivo, o que não deixava dúvidas, pois bastava olhar para as paredes da sua residência, que se encontravam repletas de quadros. Não admira, pois, que tivesse sido convidado para exercer funções de Conselheiro do Museu Nacional das Belas Artes. Neste campo, organizou exposições em vários Museus e Galerias do país, bem como em instituições da Marinha. Seguramente, devido a esta sua vocação artística, Max Guedes – já na situação de disponibilidade – foi convidado para Presidente da Fundação Eva Klabin Rapaport, possuidora dum riquíssimo património composto de mais de 2.000 peças, desde a arte pré-colombiana até à europeia. Ocupou este lugar desde 2005 até ao ano de 2008.

Há alguns anos atrás voltando eu ao Rio, para além das habituais gentilezas que eram apanágio do Max, tivemos o privilégio de sermos convidados, eu e minha Mulher, para passarmos um longo fim-de-semana na sua casa de São João del Rei, para – e Max frisava bem – conhecermos, não só as suas raízes familiares, como os seus amigos e, até, provarmos a comida mineira.

Quando chegámos a São João del Rei, deparámos com uma cidade deveras atraente. Entrámos então no *fortim*, adquirido por Max, em 1976, e que fica situado no alto da cidade, desfrutando uma bela vista. A aquisição desta residência foi provocada pelo facto das casas, com raízes dos Guedes, terem desaparecido, vítimas da urbanização ou estarem ocupadas, e Max desejar ter uma residência na sua terra natal. Assim se explica a razão desta nova morada, uma morada com história que é, que era, sem dúvida, um dos fracos deste nosso velho amigo.

O *fortim* – aparentemente uma casa de habitação – é um edifício histórico por ter sido onde se reuniram os emboabas. Emboaba?!... Segundo o dicionário de António Houaiss corresponde à junção das palavras tupi *mbo* [fazer que] e *aba* [ferir], sendo

*mbo'aba*, aqueles que ferem ou agridem. Porém, na tradição local, emboaba será o epíteto dado aos Portugueses por estes usarem botas altas, quando de 1707 a 1709, lutaram contra paulistas, na conquista dos *el dorados* jazigos descobertos na região que veio a ser denominada de Minas Gerais.

O *fortim* estava muito degradado – ali viviam quatro famílias – e foi o Max que, gastando do seu bolso uma avultada quantia, devolveu a construção à sua traça primitiva, com muito rigor e beleza. Mas, para além dum jardim, com árvores vistosas, o grande encanto desta propriedade – ou, melhor, o grande tesouro desta propriedade – é situar-se por cima duma mina de oiro, digo bem, uma mina de oiro que não é explorada, dado que o Max era olímpicamente indiferente a este vil metal. Só que, tempo atrás, tendo ele acedido ao pedido do caseiro para o deixar procurar algumas pepitas, este abusou, associando-se a uns entendidos, sem nada dizer ao patrão. Resultado: uma catrefada de homens encafuou-se na mina que tem 25 metros de profundidade e longas galerias, abertas na senda do filão. A sorte do Max foi os intrusos terem utilizado dinamite para rebentar com a rocha dura (e, naturalmente, com a estrutura do *fortim*) alarmando os vizinhos, que, ao ouvirem as detonações, chamaram as autoridades.

Mas, nesta história da mina, o que é pândego é referir o facto do Wilcomb E. Washburn, destacado historiador bem conhecido por quem se interessava pela História da Náutica, em tempos convidado para o *fortim*, ter espalhado pelos *scholars* americanos que o Max, na sua propriedade, fazia da entrada da mina uma fossa! O, que, certamente nenhum americano acreditou, dado que o ouro, para um filho do Tio Sam, é, sempre, um símbolo de respeitável prosperidade.

Com a descoberta do ouro, a cidade de São João foi crescendo, ao longo dos anos, anos esses em que se construíram belas igrejas, como a de São Francisco, a mais bela do Brasil, como afirmava Max, orgulhosamente, cujo desenho inicial era de António Francisco Lisboa, bem mais conhecido pelo “Aleijadinho”.

Visitar São João é fascinante quando o Max nos mostra as ruas, os edifícios, estu- pendamente restaurados e representativos da época em que a cidade se começou a expan- dir. A presença citadina dos Guedes é constante, como, por exemplo, na já referida Igreja de São Francisco, onde, entre os lustres oferecidos pelo Imperador Dom Pedro I, há um outro de excepcional beleza, comprado pelo avô do Max. Um avô generoso que também pagou um grande e belo guarda-vento e o armão, uma peça executada numa dessas maravilhosas madeiras (para nós exóticas) do Brasil. No cemitério anexo, da Ordem Terceira de São Francisco, repousam os restos mortais dos familiares do Max, que se encontram em boa companhia, pois ali descansa igualmente o Presidente Tancredo de Almeida Neves (1910-1985), que adoeceu e acabou por falecer antes de tomar posse. Não sabemos como viria a ser Tancredo presidente, todavia tinha, incontestavelmente, um grande sentido de humor, que é sempre uma boa qualidade para quem nos governa. Certa vez, teria dito, numa roda de amigos, que gostaria, quando morresse, de ter o seguinte epitáfio: “*Aqui jaz, muito a contragosto, Tancredo de Almeida Neves*”, e a frase lá está, recordada, junto dos seus ossos.

Ao fim da tarde, demos uma volta pela cidade, entrámos na Igreja de São Fran- cisco, onde se realizava um casamento. No fim, alguém convidou todos os presentes a

participar no copo-de-água. Acabámos por regressar ao *fortim* às dez e meia da noite e, após uma ceia, fomos descansar ao fim dum dia muito agradável passado na região onde nasceu, não só o Max, mas também, o famoso Tiradentes. Um Tiradentes que foi, de facto, dentista, mas que ficou na história por se opor, violentamente, à exploração do Brasil pela Metrópole, o que lhe custou a vida, num dia, que é comemorado por um feriado nacional.

Numa das manhãs, levanto-me cedo e, quando passo pelo pátio interior, deparo com o meu bom amigo Max a fazer musculação. Deitado no chão, levantava alteres pesadíssimos, repetindo, repetindo, e exercendo um esforço tal, que eu, confortavelmente sentado numa cadeira, já me sentia completamente exausto. O Max sempre foi – como já o afirmei -- um grande amante do exercício físico. Um seu camarada de armas segredou-me que, quando Max era instrutor de ginástica, no fim de cada aula pegava num cadete, levantava-o nos braços e subia um ou dois lanços de escada, só para se manter em bom estado físico.

Num dos dias, da nossa estadia, D. Lais, apostou em nos oferecer um delicioso almoço de sabor local, que metia lombinho de porco com tutu mineiro (feijão com farinha de mandioca) que é preparado com pedaços de bacon frito. Depois duma conversata, demos um passeio, que nos levou até à chácara de John Sommer. Eu estou a referir-me a este John Sommer, especialmente, por ter possuído uma fábrica de estanhos e que, seguramente, por sugestão do Max, a partir de palamenta provenientes da botica do galeão *Utrecht*, que se afundou, águas da Baía em 1648, fabricou cem belos conjuntos de peças da botica daquele navio holandês. Como o preço era muito elevado, logo perdi a vontade de desafiar o Museu de Marinha a adquirir uma colecção. Todavia, acho que estou no sítio certo para dar esta informação.

Depois dum prolongado e agradável fim de semana mineiro, regressámos ao Rio e, ainda hoje, passados largos anos, recordo, esta estadia e a hospitalidade do casal Guedes, com muita saudade. Todavia, no que respeita ao *fortim*, Max Guedes, em Outubro de 2009, decidiu doá-lo à Universidade Federal de São João del Rei.

Depois da obra magnífica que levou a cabo no Serviço de Documentação Geral da Marinha, depois da preciosa pesquisa que fez no campo da História Naval e da Cartografia, depois do amor que sempre manifestou pela saga que levou os Portugueses aos quatro cantos do Mundo, o Almirante Max Guedes, apesar da doença que o consumia, manteve-se envolvido, em vários e importantes projectos, seja um banco de dados de cartografia, a apresentar nas comemorações do centenário da morte do Barão do Rio Branco ou, talvez, um outro empreendimento, seguramente, o maior desafio que, alguma vez, enfrentou na sua carreira de investigador. Estou a referir-me a uma obra que tem (que tinha) por objectivo fazer a história desse gigantesco território da Amazônia, um espaço ainda desconhecido em várias facetas, e que, segundo me disse, o obrigava a consultar, a ler, a estudar mais de 5.000 documentos, incluindo obras impressas, manuscritos e cartas geográficas. Como não dispunha de espaço em sua casa, para levar a efeito este trabalho ciclópico, foi necessário alugar um apartamento, onde era ajudado por duas assessoras e, para onde passou a deslocar-se numa cadeira de rodas, até que um dia...

Infelizmente, essa obra imensa – assim, como essa outra, que referi, no domínio da cartografia e, seguramente, outras mais – que não consegui identificar – ficou, desoladamente, inacabada. Assim como ficou vazia e, parada para sempre, a cadeira de balanço onde Max, já cansado e doente, repousava, em sua casa, ao fim dum dia de exaustivo trabalho.

HOMENAGEM AO ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES

## CIÊNCIA NÁUTICA E CARTOGRAFIA NA OBRA DE MAX JUSTO GUEDES

Comunicação apresentada pelo académico  
Inácio José Guerreiro, em 17 de Janeiro

Devo a um feliz acaso o ditoso privilégio de ter conhecido o Almirante Max Justo Guedes, que adiante tratarei por Max, como ele gostava de ser tratado na intimidade: Corria o mês de Julho de 1970 e realizava-se na Faculdade de Letras da Universidade de Lourenço Marques o II Colóquio Luso-Brasileiro de História do Brasil, encontro integrado numa série instituída no Rio de Janeiro em 1968, de que Max fora fundador e primeiro coordenador.

Participou activamente no conclave um brilhante grupo de intelectuais, professores e historiadores, de que se destacavam Pedro Calmon, chefe da delegação brasileira, Pierre Chaunu, Frédéric Mauro, Morales Padron, Rolando Laguarda Trias, Manuel Lopes de Almeida, Joaquim Veríssimo Serrão e Francisco Leite de Faria.

Na área da história da náutica e da cartografia, brilhavam os nomes de Avelino Teixeira da Mota, Luís de Albuquerque e Max Justo Guedes, figuras já consagradas, indelévelmente ligadas à nossa Academia e à historiografia dos descobrimentos portugueses. Com os últimos tive a rara oportunidade de trabalhar e aprender, embora pouco, do muito que me quiseram ensinar.

O facto de ter sido incumbido de preparar a edição das actas desse colóquio propiciou novos contactos com os participantes, pois a todos foram enviados, para revisão e correcção, os numerosos comentários produzidos na discussão das respectivas comunicações, depois extraídos da fita taquigráfica em que tinham sido gravados. Foi este o início da que viria a ser a minha volumosa correspondência com o Max.

O nosso contacto directo foi reactivado e mantido, por vezes com inopinada frequência, após a troca que tive de operar da ribeira do Índico pela orla do Atlântico, no regresso ao país de origem. Mormente nos decénios de oitenta e noventa do século passado, um período fértil em comemorações oficiais dos descobrimentos portugueses, em que algumas instituições foram dotadas com os necessários fundos para empreender acções culturais e científicas, no âmbito das celebrações que se assinalavam.

Entre estes eventos, refira-se desde logo a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, realizada em Lisboa em 1983, sob a égide do Conselho da Europa e subordinada ao tema *Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento*. Max foi ilustre membro da Comissão Cultural desta mostra, e eu, como modesto assessor que fui do Coordenador do Núcleo dos Jerónimos, primeiro de Teixeira da Mota e, após a sua malograda perda, ocorrida em 1981, de Luís de Albuquerque, posso assegurar que o seu desempenho foi primoroso e de extrema utilidade para a organização daquela mostra,

na pesquisa, selecção e envio da cartografia portuguesa vetustíssima que se conserva no Brasil e que veio enriquecer condignamente a área cartográfica daquele núcleo.

Além da sua generosa colaboração naquela Expo, tivemos o agradável ensejo de contar com a companhia de Max em três reuniões internacionais, em 1983: O Congresso sobre *Os Descobrimientos Portugueses e a Europa do Renascimento*, organizado no âmbito da Exposição; a *IV Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*, organizada pelo Instituto de Investigação Científica Tropical, com o patrocínio da mesma Exposição; e *O Colóquio sobre as Razões que levaram os Povos Ibéricos a adiantarem-se na Expansão Mundial no século XV*, organizado pelo mesmo Instituto, no âmbito das comemorações do seu centenário, com o alto patrocínio da Unesco. Em todos estes encontros Max participou activamente, com comunicações de excelente recorte científico na área em que tão seguramente se movimentava. Esses estudos foram mais tarde publicados.

Neste Colóquio a sua intervenção versou sobre *O condicionalismo físico do Atlântico e a Expansão dos Povos Ibéricos*, foi publicada na revista *Studia* do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga do IICT e na Série *Separatas* do mesmo organismo.

Refira-se a propósito que esta série, conhecida por *Separatas verdes*, foi criada com o intuito de reunir e tornar mais acessíveis os textos de história da náutica e da cartografia, e depois de história de África, que se dispersavam por várias publicações periódicas. Max foi um dos notáveis provisosores desta colecção, da qual se publicaram 249 títulos e alcançou justificada nomeada.

Mas, na impossibilidade de me referir sistematicamente à actividade científica do homenageado, dada a sua extensão e o tempo justificadamente escasso de que disponho, permitam-me que releve apenas alguns aspectos da sua contribuição para o avanço da história da ciência náutica e da cartografia.

Foi em Portugal, terra que com tanta afeição considerava como sua segunda Pátria, que Max iniciou, em 1968, a sua participação em conferências, congressos e reuniões internacionais. Mais precisamente, foi na Secção de Coimbra do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, organismo da então chamada Junta de Investigações do Ultramar anexo à Universidade, que Max se associou a um importante conjunto de especialistas no domínio daquelas ciências, reunidos, pela primeira vez naquela cidade.

Entendam os organizadores desta *I Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*, Armando Cortesão e Luís de Albuquerque - aos quais se associou depois Teixeira da Mota, Director da Secção de Lisboa do mesmo Agrupamento, que era necessário dar voz àqueles que se dedicavam ao estudo dos aspectos técnicos das navegações, uma vez que não encontravam a devida repercussão nos simpósios de história marítima, já institucionalizados a partir dos anos cinquenta pelo Prof. Michel Mollat du Jourdin.

Mas os responsáveis pela organização deste conclave não ponderavam a sua continuidade e encaravam-no até com algum receio de fracasso. Felizmente, veio a saldar-se por um êxito absoluto, não apenas pela adesão de significativo número de especialistas, mas principalmente pelo inegável valor científico das suas comunicações e comentários.

A continuidade dos encontros desta linha e a sua natural institucionalização ficaram a dever-se à generosidade e entusiasmo de Max, que decidiu chamar a si próprio e ao

Brasil a organização da II Reunião, que teve lugar na cidade de Salvador, em 1976, sob o tema *Hidrografia do Brasil e Náutica, 1700-1822*.

A partir desse ano e durante o último quartel do século passado, estes encontros sucederam-se alternadamente de ambos os lados do Atlântico, com uma regularidade média trienal e constante nível científico. Com grande rigor e competência, Max organizou a V Reunião no Rio de Janeiro em 1984, a VII em Manaus, em 1992, subordinada ao tema *Navegação e Hidrografia nos Grandes Rios*, e a X no Rio de Janeiro, em 2000, sobre *A Náutica e a Hidrografia na Época dos Descobrimentos*. Este encontro integrava-se no programa oficial das Comemorações do Descobrimento do Brasil.

De todas foi habilíssimo coordenador. Auxiliado por um competente e afável *staff* da Armada, aliava o profícuo labor das jornadas científicas ao complementar prazer e fruição de inexcelsíveis actos sociais, sempre com a distinção e nobreza que é apanágio da Marinha. Recordo as visitas guiadas às instalações museológicas da Directoria do Património Histórico e Cultural da Marinha, de que foi ilustre dirigente, ao Instituto Hidrográfico, em cuja Revista cultural foram publicadas as Actas das Reuniões, o incontornável e sempre almejado passeio pela Baía de Guanabara no célebre rebocador *Laurindo Pitta*, adaptado para actos de lazer, e as distintas recepções nos grémios sociais da Marinha.

A partir da VI Reunião, de Sagres 1967, Max assumiu a dignidade de Presidente da Comissão Internacional de História da Náutica, por proposta de Luís de Albuquerque, que exerceu essa função desde a III Reunião, de Greenwich, 1979.

Hoje, o homem do leme é Francisco Contento Domingues, outro indefectível amigo e *compagnon de route* de Max, e colaborador próximo de Luís de Albuquerque.

A dedicação e dinâmica que os pioneiros infundiram a esta nobre causa não foram em vão. O projecto nascido em Coimbra avançou, frutificou e mantém-se activo por força do seu exemplo e da sua palavra. A Reunião prossegue eficazmente o seu caminho, agora num cenário mais ibérico do que atlântico, mas sempre fiel ao objectivo para que foi instituída: o avanço do conhecimento do aparato científico e técnico das navegações, que abriram outrora um capítulo novo da história da humanidade.

Permitam-me que sublinhe que das 15 edições da Reunião já realizadas (a última foi a de El Ferrol, em 2010), vieram a lume 12 volumes de Actas e estão em vias de publicação os resultados dos XIV e XV encontros. No cômputo geral, esses volumes encerram mais de 5.770 páginas, inseridas em 309 comunicações, subscritas por autores de 16 países diferentes e que constituem hoje um património precioso para a comunidade científica que se dedica a esta matéria.

Mas a actividade de Max no domínio da história da náutica e da cartografia não se confinou, evidentemente, às referidas reuniões científicas: Elas constituíram pontos de confluência e de meditação de uma actividade constante e incansável, hoje reflectida na sua extensa e fecunda obra.

A sua colaboração foi igualmente inestimável noutras áreas, como os Seminários Internacionais de História Indo-Portuguesa e as Reuniões Internacionais de História de

África, embora a matéria das suas intervenções nunca se afastasse da temática da sua especialidade.

Corria o ano de 1976 quando participou, em Goa, no primeiro seminário daquela série, num tempo em que as relações diplomáticas entre Portugal e a União Indiana eram ainda pouco consistentes. Os seus companheiros foram, mais uma vez, Teixeira da Mota e Luís de Albuquerque. Creio que este encontro e os que se seguiram na mesma linha, foram a pedra de toque, no plano cultural, para o desenvolvimento da história indo-portuguesa e para a reaproximação dos dois Povos.

Sempre que os numerosos afazeres oficiais lho permitiam, Max gostava de se associar a nós, participando activamente nestes encontros. Esteve no IV Seminário, organizado em Lisboa, em 1985, sob a égide do Instituto de Investigação Científica Tropical; regressou no VIII, realizado na Ilha Terceira em 1996 sob a direcção da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade Católica, e organizou o X na cidade de Salvador, no ano 2000, sob o tema *A Baía e a Carreira da Índia*.

Permitam-me que refira dois exemplos reveladores da utilidade destes encontros para a história da náutica e da cartografia: Quando Max apresentou a sua comunicação em Angra do Heroísmo referiu-se a um manuscrito importante que se conserva na Biblioteca da Marinha, do Rio de Janeiro. A obra, de título abreviado Norte dos pilotos guia dos curiosos, da autoria de um certo Manuel dos Sanctos Rapozo, experiente na arte de navegar e cartógrafo actuante, aguardava que um estudioso procedesse à sua análise e a revelasse à comunidade. O apelo encontrou eco na pessoa do Comandante José Malhão Pereira que a estudou e publicou no âmbito da sua excelente dissertação de mestrado. Com um belo e significativo prefácio de Max.

O segundo exemplo respeita à I Reunião de História da Náutica, na qual houve notícia do reaparecimento da primeira carta náutica portuguesa com data, lugar e assinatura do autor. Na legenda de autor reza que foi desenhada em Lisboa por Jorge de Aguiar no ano do Senhor de 1492. Foi descoberta nos fundos documentais da Biblioteca da Universidade de Yale, em Nova Iorque. A notícia do aparecimento do mapa, enviada pelo conservador da cartografia daquela biblioteca, Alexandre Vietor, foi lida por Wilcomb Washburn, nosso companheiro assíduo, que entregou a Max uma reprodução da carta. Em 1992, no 5º centenário da sua feitura, a Academia de Marinha publicou um estudo da carta numa edição muito cuidada, com primorosa reprodução do padrão.

No domínio da História de África, cooperou com o Centro de Estudos de História e Cartografia, dirigido por Maria Emília Madeira Santos. Este organismo do IICT, passou a organizar a Reunião Internacional de História de África, cuja primeira edição se realizou em Lisboa, em 1988. Max participou nesse encontro e chamou a si a organização do que foi realizado no Rio de Janeiro.

O enorme prestígio científico e as invulgares qualidades humanas com que Max foi dotado contribuíam para que fosse interlocutor privilegiado de muitas entidades e amigos que com frequência recorriam ao seu concurso. Das várias acções culturais em que o seu papel foi muito relevante, conta-se a célebre exposição *Portugal – Brasil, a Era dos*

*Descobrimientos no Atlântico*, que a brasileira Dr.<sup>a</sup> Iza Chateaubriand Sessler, Presidente da *Brazilian Cultural Foundation* de Nova Iorque, quis realizar naquela cidade.

Max abraçou com entusiasmo este projecto, de que foi Comissário, e por proposta sua foi criada uma comissão integrada por personalidades na maioria portuguesas, como Luís de Albuquerque, que escreveu um dos textos de apoio do catálogo e António Estácio dos Reis, que integrou a equipa de Curadores. Francisco Leite de Faria e Francisco Convente Domingues, foram outros membros da organização.

A exposição foi montada com peças originais, na totalidade, esteve patente ao público na Biblioteca Pública de Nova Iorque de Junho a Setembro de 1990 e para memória ficou um precioso catálogo nas versões portuguesa e inglesa, editado por Franco Maria Ricci e pela Bertrand. Com um notável texto de Max sob o título *Portugal – Brasil: O Encontro entre Dois Mundos*.

O ano de 1994 foi fecundo em acções culturais de vulto que envolveram directamente Portugal, o Brasil e a Espanha. Comemoravam-se os 500 anos do Tratado de Tordesilhas, uma das ocorrências políticas mais salientes para a história universal.

Max marcou presença em todas elas. Em primeiro lugar, o itinerante congresso internacional de história sobre *O Tratado de Tordesilhas e a sua Época*, realizado em Setúbal, Barcelona e Tordesilhas, que envolveu avultado número de docentes e investigadores internacionais, nomeadamente os ibéricos.

Depois, a demarcação da Linha de Tordesilhas que, como é conhecido, embora consignada no texto do acordo luso-castelhano, nunca se efectivou por via das dificuldades científicas e técnicas do seu traçado rigoroso.

Por proposta de dois marinheiros, o Almirante Vítor Crespo e o Comandante Estácio dos Reis, o primeiro, director da Biblioteca Central da Marinha e o segundo, vogal da Comissão dos Descobrimientos, a Marinha portuguesa, associada à Comissão, decidiram proceder à demarcação simbólica da Linha de Tordesilhas através de uma acção naval que envolveu as Armadas de Portugal, Espanha, Brasil, Argentina e Venezuela. Portugal participou com a fragata *Álvares Cabral* e a corveta *Baptista de Andrade*. Max integrou com o habitual entusiasmo a comissão constituída e foi o seu anfitrião na cidade de Belém.

A linha ou raia foi traçada no Oceano Atlântico ao largo daquela cidade, de forma alegórica, por meio de um rastro de tinta e balizas com as cores oficiais dos países envolvidos, lançados de duas fragatas, uma portuguesa, outra espanhola, que lado a lado procederam à demarcação, no dia 27 de Julho de 1994.

É evidente que no tempo do GPS e de instrumentos e meios sofisticados a operação foi fácil. E também efémera. Mas o que se pretendia era dar visibilidade à efeméride que se comemorava. E esse desiderato foi atingido pela larga difusão internacional do acto simbólico, através de densa cobertura dos meios de comunicação social presentes.

Seguiu-se um colóquio sobre o mesmo tema na cidade de Belém, onde Max também cresceu quando era menino e moço e seu pai comandava uma unidade local do exército. Em algumas avenidas desta cidade, as árvores de ornamento são mangueiras que ele, como todos os meninos, costumava visitar no tempo das mangas maduras, após as tempestades tropicais, para encher um cestinho que tinha para o efeito.

Além da obra inovadora e fecunda que nos legou, Max prestou prestimosa colaboração a diversas instituições culturais e universitárias, portuguesas e espanholas. No ano de 1998, por exemplo, regeu a cadeira de cartografia ibero-americana, integrada num curso de doutoramento instituído pela Universidade Autónoma de Barcelona. Em Portugal ministrou aulas e proferiu conferências em universidades do Porto e de Lisboa.

Mas a sua relação foi mais próxima e aturada com a Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, da Universidade Nova de Lisboa. Colaboração intensificada a partir de 1992, após o falecimento do Prof. Luís de Albuquerque. No contexto desta cooperação, deslocava-se a Lisboa, por vezes por períodos mais dilatados, onde assegurava a leccionação do Seminário de História da Náutica e da Cartografia, integrado no curso de Mestrado de História da Expansão Portuguesa.

Mas a sua participação não se confinava às aulas que ministrava com grande competência e zelo: Pronunciou conferências, orientou dissertações de mestrado, e prestou relevante apoio pedagógico e até logístico na deslocação ao Rio de Janeiro de alunos que tinham optado por temas de cartografia setecentista do Brasil para as suas dissertações.

Esta cooperação assídua e desinteressada que Max prestava com tanto prazer, granjeou o reconhecimento daquela Universidade, cujo Senado decidiu atribuir-lhe o título de doutor *honoris causa*.

Em acto solene muito concorrido e segundo o rito académico, o Reitor da Universidade Nova de Lisboa, Prof. Luís Sousa Lobo procedeu à imposição das insígnias doutorais em 2 de Junho de 1999. O elogio do laureado foi proferido pelo Prof. José Mattoso, e o seu padrinho foi o Prof. Artur Teodoro de Matos.

Nos raros momentos de lazer que a sua preenchida actividade lhe concedia, Max gostava de visitar o património construído e alguns lugares mais recônditos do nosso País, como as aldeias históricas da Beira interior. O último passeio com o casal foi ao Alentejo, à zona do Alqueva, antes da construção da barragem.

O nosso último encontro ocorreu em Junho de 2006. Ambos participávamos no congresso organizado pela Universidade de Valladolid integrado nas comemorações do 5º. centenário da morte de Cristóvão Colombo. Significativamente, perante o notável conjunto de historiadores, sobretudo espanhóis, que participavam nos trabalhos, a organização não hesitou em distinguir Max para pronunciar a conferência de abertura dos trabalhos, em ambiente solene. E ele, para gáudio da esclarecida assistência, dissertou com a habitual probidade científica sobre Colombo e as dificuldades náuticas do Caribe.

Ainda com espírito brilhante, já denunciava contudo alguma dificuldade física, sobretudo nos movimentos. Por isso foi para mim gratificante poder prestar ao casal o devido apoio na viagem e durante o conclave. Terminou então o nosso contacto pessoal, embora se mantivesse o epistolar e telefónico 8 de Novembro de 2011. Dobram os sinos da igreja de S. Francisco de Assis, em São João del Rei. Max concluiu o seu périplo real de nauta ilustre que sempre foi, e a viagem virtual pelos mares da história e da cultura que navegou com a mesma competência e entrega à causa. Sulca agora as águas luminosas e calmas da bem-aventurança.

A sua imagem, envolta em terna lembrança, continua viva pelos dons da inteligência que lhe garantem a perpetuidade. *Bon voyage* Max. Até um dia.

## HOMENAGEM AO ALMIRANTE MAX JUSTO GUEDES

### O DESCOBRIMENTO DO BRASIL NA OBRA DE MAX JUSTO GUEDES

Comunicação apresentada pelo académico  
António Dias Farinha, em 17 de Janeiro

A Academia de Marinha cumpre hoje o doloroso dever de evocar a Memória de um ilustre almirante da Marinha brasileira, homenagear a figura de um erudito historiador dos Descobrimentos, distinguir um homem de saber e de cultura e enaltecer o cidadão exemplar da grande pátria luso-brasileira.

Os traços marcantes da sua vida foram descritos com grande conhecimento pelo Sr. Comandante Estácio dos Reis e relevantes aspectos da obra de ciência náutica e cartografia pelo Sr. Dr. Inácio Guerreiro. Procede-se agora à análise do pensamento e obra do malogrado extinto sobre o descobrimento do Brasil. Na verdade, Max Justo Guedes começou muito cedo a debruçar-se sobre o grande tema da aventura portuguesa de 1500, isto é, o primeiro grande contacto historiado dos nautas lusitanos com a terra e as gentes do Brasil. A essa efeméride fundadora e soberana não podia faltar um cronista de rara estirpe – e, assim, Pero Vaz de Caminha, em carta ao rei D. Manuel, deixou um eloquente testemunho que iria inspirar os historiadores, políticos, antropólogos e tantos homens de saber a descortinar as causas, razões e consequências do facto acontecimento. Desde logo, os prolegómenos: terá sido, de facto, a primeira viagem dos portugueses, ou será o reconhecimento do encontro de terras em outras travessias? Como se compreende a gesta ousada? Que motivou a denominação das ante-ilhas (Antilhas)? Qual a origem e a razão dos Descobrimentos portugueses?

A obra do Almirante Max Justo Guedes sobre o descobrimento do Brasil foi o segunda que deu à estampa. A primeira, de 1963, tratara das *Derrotas dos Grandes Navegadores*, onde logo ilustrou a ciência do navegador e a paixão da História.

Para entender os Descobrimentos portugueses, o almirante descreveu, como sintetizou o Prof. Luís de Albuquerque em “Prefácio” à segunda edição (de 1989), “*o clima político que condicionou as navegações portuguesas do século XV, prestando particular atenção às bulas papais*”.

A vasta obra de Max Justo Guedes sobre viagens e descobrimentos foi alicerçada pela carreira de marinheiro e capacidade de observação das condições físicas da navegação e, em particular, das que condicionam a chegada e o reconhecimento das costas e que permitem a identificação dos locais. Impõe-se sublinhar que essa observação era essencial durante as viagens dos séculos XV e XVI quando, pela primeira vez, se aproava a lugares ignotos e se avistavam populações desconhecidas. A primeira obra do Autor contempla exactamente as rotas dos Grandes Navegadores, publicada em 1963.

Alguns dos seus estudos mais valiosos são *O Descobrimento do Brasil*, segundo livro do Autor publicado em 1966, mas escrito nos anos precedentes, e, em 2ª edição, com prefácio de Luís de Albuquerque, pela Vega, na colecção *Documenta Historica*, em 1989. O outro estudo, intitulado *A viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil 1500-1501*, foi publicado pela Academia de Marinha, com prefácio do Almirante Rogério de Oliveira, em 2003. A data das duas redacções é separada por 37 anos, distância que permite aquilatar as preocupações histórico-científicas do Autor e a evolução que o investigador probo e esforçado que era Max Justo Guedes não deixou de assumir. Além de outras obras, condensou o seu pensamento em pequeno opúsculo intitulado *O Descobrimento do Brasil*, publicado no Rio de Janeiro em 1998.

A qualidade e a capacidade do nosso homenageado pode inferir-se de vários indicadores presentes ao longo da obra. Em primeiro lugar, repare-se no relevo prestado às condições de navegação: é o marinheiro que vê e que pensa, sempre presente ao longo de centenas de páginas. Depois a leitura dos historiadores mais distintos, que sempre compulso, e o cuidado em exaurir as fontes cronísticas e de arquivo. Mencione-se também a preparação teórica, bebida na leitura dos teóricos e filósofos da História, o que permite compaginar tantas notas de atentas observações sobre variados conspectos necessários para a compreensão da época a que se referiu e dos personagens que a emolduram.

Max Justo Guedes conheceu a obra de Arnold Toynbee, o consagrado autor de *A Study of History*, em 12 volumes, através da edição espanhola, publicada em Buenos Aires, em 1953. Refere-o para assinalar o conflito entre a expansão cristã e muçulmana na Ásia. A obra de Toynbee é considerada tão valiosa que foi resumida em 2 volumes por um autor inglês e traduzida para Português pelo Prof. Vieira de Almeida, então catedrático de Filosofia na Faculdade de Letras de Lisboa. Toynbee estudou as diferentes civilizações do mundo, tendo explicado o processo do desenvolvimento, apogeu, declínio e queda daquelas que considerou mais relevantes. Inspirou-se em Ibn Caldune, o teórico árabe do século XV criador da Sociologia, da Filosofia e da Teoria da História e sobre o qual Toynbee emitiu o seguinte julgamento: “*Ibn Caldune concebeu e formulou uma filosofia da História que é, sem dúvida, o maior trabalho que foi criado por um espírito em qualquer tempo e em qualquer país*”.

## O EURO E O FEDERALISMO EUROPEU

Comunicação apresentada pelo académico  
Eduardo Serra Brandão, em 24 de Janeiro

### Introdução

Vai ser curta a minha intervenção em resposta ao amável desafio que me foi feito pelo senhor presidente e pelo académico e colega orador principal desta sessão. Julgo que o desafio foi feito porque sou dos poucos académicos que já eram crescidos quando surgiu a ideia da União.

Lembro-me perfeitamente do entusiasmo de Winston Churchill, que não a resistência e as cautelas da senhora Thacher e do seu partido, lembro-me do entusiasmo dos dirigentes europeus que queriam assinar de imediato o tratado que, com mais prudência, foi depois assinado em Roma e até me lembro da ameaça do governo americano de suspender a execução do Plano Marshall se a União Europeia se não realizasse.

Realizou-se, como vimos, primeiro a seis, depois a nove, a dez, a doze, a quinze, a 25, hoje a 27 e brevemente a 28.

Poderia dizer-se que a minha intervenção pouco mais é do que uma “revisão da matéria dada”, mas não é. Parafraçando o deputado Europeu Lucas Pires, tudo o que respeita à Europa interessa directamente a Portugal, sobretudo quando uma das maiores plataformas continentais pode atrair interesses internacionais e despertar cobiças europeias.

É muito antiga a ideia de construir uma União Europeia, mas nem ela nem as tentativas que se lhe seguiram foram bem sucedidas, porque começavam ou acabavam sempre em guerra.

Parece que o sonho europeu da unificação teve a sua primeira expressão no século XV, quando o rei da Boémia apresentou ao rei de França um projecto de organização de uma “Nova Europa”. Um século depois o rei Henrique IV de França apresentou um projecto semelhante que consistia em fundar uma “*república cristã de estados independentes*”.

No Século XVII nasceu em Paris a ideia que havia de conduzir à Sociedade das Nações e à ONU. Muito mais tarde, Napoleão, depois de falhar a união pela força, escreveu, já no exílio na ilha de Santa Helena, que “*a unificação da Europa chegará cedo ou tarde por força das circunstâncias e julgo que não haverá outra forma de equilíbrio político que não seja a confederação das suas grandes nações*”.

No século passado, surgiu a última tentativa de unificação pela força, que, como sabemos, também não resultou e acabou mal. A tentativa alemã morreu na União Soviética e foi enterrada na Normandia.

No campo da escrita, do pensamento, do desejo e da utopia surgiram as tentativas de Leibnitz, William Penn, abade de Saint-Pierre, Rousseau, Kant, Erasmus, Grotius, Dante, Victor Hugo e Keiserling.

Entendia a maioria deles que unificação não significaria uniformidade, preservando todos os povos, como agora, a sua cultura, as suas tradições, os seus costumes e a sua língua.

É curioso que até o presidente George Washington vaticinou que “*um dia, a exemplo dos Estados Unidos da América, existiriam uns Estados Unidos da Europa*”.

Entre os europeus que no século XX mais contribuíram para a paz, a segurança e o bem-estar da sua Europa estão certamente Winston Churchill e Jean Monet, cada um à sua maneira evidentemente. O primeiro resistindo ao domínio da Europa pelas forças alemãs.

Jean Monet como ideólogo e verdadeiro pai das comunidades europeias.

Logo a seguir à Guerra de 1939-45, cansados os europeus de tantas guerras, surgiu um amplo movimento de reflexão sobre a necessidade de paz e progresso na Europa, através de uma construção europeia que se apresenta difícil devido às profundas diferenças entre os seus estados. Preocupados também com valores éticos, humanistas e culturais, pretendia-se salvaguardar, em condições de segurança e bem-estar, a existência das pessoas e das nações. Segundo Jean Monet, “*para atingir o progresso da Humanidade e a paz no Mundo, através da discussão e do entendimento, é urgente promover a unidade europeia. Assim veremos, outra vez, a Europa a dar uma contribuição original para o futuro da civilização*”. Estas palavras mereceram de imediato o apoio da generalidade dos governantes europeus, incluindo Churchill, como já referi.

Foi pela voz de Robert Schuman, ministro francês dos Negócios Estrangeiros, que a realidade institucional das Comunidades encontrou a sua origem em 1950, dando início a uma forma original de promover a união dos estados europeus sem o uso da força.

Havia a consciência da necessidade de encontrar uma forma exequível de unificação, porque, como escreveu Jean Monet que era federalista, “*a Europa não se fará de uma só vez nem surgirá como uma construção de conjunto, mas sim através de realizações concretas, criando em primeiro lugar uma solidariedade de facto (ultimamente esquecida) e ignorando do início uma concepção constitucionalista a caminho de uma Europa tipo Federal*”. Pretendia-se a criação de uma Europa organizada, estreitando as relações entre os povos que a compõem e criando condições para que os pequenos países pudessem limitar o poder dos grandes.

Não resisto a lembrar que o general De Gaulle, que não era um entusiasta pela unidade europeia, vetou por duas vezes a entrada do Reino Unido.

Ao serviço dos objectivos fundamentais foram postas em prática, como se lembram, duas técnicas: a da **integração**, isto é, o aumento de um poder real cada vez mais forte e a do **alargamento**, ou seja, a extensão dos benefícios da união aos países em condições de a ela pertencerem. Verifica-se que foi uma falha na união da Europa não terem estas práticas sido realizadas, a partir do fim do século, com a ponderação desejada e sem precipitações. Apesar das diferenças profundas e dissonantes entre os Estados-membros e dos distintos interesses e necessidades das economias, foi possível com prudência e bom senso viver perto de cinquenta anos obedecendo às directivas e às previsões dos fundadores da Comunidade.

Durante quase meio século foi-se fazendo a integração através de sucessivos tratados que, em resumo, iam acrescentando os poderes do Parlamento Europeu e reduzindo o número de situações em que era permitido o uso do veto pelos Estados-membros.

As coisas agravam-se a partir do fim do século, devido a razões, de que se destacam: a própria reunificação da Alemanha, por via indirecta; a tentativa de um tratado constituinte, que assustou governantes e eleitores, e logo foi substituído por outro que, entre outras falhas, veio reduzir, de certo modo, a nossa jurisdição marítima; o alargamento precipitado e exagerado a 27; e a criação do euro sem o suporte de, pelo menos, um controlo orçamental generalizado. Mas foi, principal e visivelmente, consequência da baixa competitividade europeia face aos estados emergentes na Ásia, como resultado da globalização comercial. Tudo agravado pela crise financeira iniciada nos Estados Unidos no tempo do presidente Clinton e anunciada ao Mundo e imediatamente generalizada com a falência do Lehman Brothers. Assim foram crescendo os problemas e as dificuldades dos Estados-membros, mais rapidamente e com especial relevância nos mais distraídos e mal governados, e com as consequentes medidas de forte austeridade impostas para reduzir os défices orçamentais e as dívidas soberanas.

A União Europeia não estava devidamente estruturada e dotada dos mecanismos imprescindíveis para fazer face a uma ameaça contagiante, que precisa de ser combatida urgentemente. Tem-se verificado uma falta de resposta política coerente dos responsáveis europeus.

Durante os últimos dois anos, sucessivas cimeiras europeias terminaram com ilusórias garantias de avanços importantes. Foram quinze cimeiras europeias realizadas depois de surgir a crise grega e só no ano passado houve oito encontros, precedidos quase sempre de reuniões do binómio Merkel-Sarkozy para preparar os trabalhos. Alguns destes momentos foram, nas palavras, considerados úteis, mas, na realidade a reacção dos mercados financeiros continua desfavorável.

Infelizmente tem-se verificado nos últimos anos uma falência europeia na gestão da crise das dívidas soberanas e no combate à falta de competitividade porque os que têm pretendido governar a Europa falharam por incapacidade de decisão, filha de interesses nacionais e eleitoralistas. Um único passo foi dado na última cimeira e consistiu numa proposta de pouco mais do que o controlo orçamental e a punição dos estados infratores. Julgo estar para breve a criação da liquidez indispensável à salvação das economias, mas a tão desejada harmonização fiscal é uma verdadeira utopia no curto prazo por exigir a unanimidade de votos dos Estados-membros. Seguir-se-á a reestruturação da dívida pública quando os Estados em dificuldade mostrarem maior credibilidade. E, por fim a inevitável revisão do Tratado de Lisboa instituindo, pelo menos, uma governação económica.

O tempo urge no encontro de um verdadeiro caminho para um certo federalismo ou pelo menos para sobrevivência da unidade e o regresso à solidariedade europeias. Mas existe uma certeza que é a de que todos os Estados reconhecem que acabar com o euro seria a instalação do caos na Europa. Tenho a convicção de que a Grécia será forçada a

deixar o Euro, mas espero que nos dê tempo suficiente “para carregar o pano todo antes do temporal que se adivinha”.

É patente que a Europa necessita com urgência de um governo forte e independente e de uma revisão das suas estruturas e da sua organização.

Teremos mais reduções á soberania, mas todos sabíamos que a comunidade europeia se traduziria, até certo ponto, no enfraquecimento dos poderes nacionais.

\*

Cabe agora ao ilustre orador que segue desenvolver estes assuntos e prever o futuro da Europa.

# O INÍCIO DA CRISE DA ZONA EURO E A INTEGRAÇÃO EUROPEIA

Comunicação apresentada pelo académico  
António Rebelo Duarte, em 24 de Janeiro

## 1. Introdução

## 2. O projecto europeu

## 3. A UEM e o euro

- a) A criação da UEM
- b) A crise actual do euro
- c) A integração económica
- d) Um *flash* da situação portuguesa

## 4. A integração política

- a) O clássico debate (supranacional vs intergovernamental)
- b) O directório
- c) Federalismo e autonomias nacionais (no palco marítimo)

## 5. Um olhar prospectivo

## 6. Notas conclusivas

## 1. Introdução

A nível global, a Primavera árabe e a crise do euro, que um olhar prudente ainda não lhes descobre um fim breve, quanto mais feliz, foram os traços marcantes de 2011. Traços de um mundo que vive a maior transformação das relações económicas, sociais e políticas, desde o pós-guerra, e no qual a Europa, ainda a região mais rica e qualificada a nível global, não tem conseguido arquitectar uma saída eficaz para a crise e, muito menos, definir uma estratégia de resposta aos desafios do século XXI, com especial destaque para a globalização competitiva que a assola.

Durante os últimos quatro séculos, os europeus habituaram-se ao domínio do mundo, com as realizações e ressentimentos que se conhecem. A guerra-fria ainda permitiu disfarçar uma certa decadência, ao preservar a centralidade estratégica da Europa. Hoje, vê-se acordada com a ressaca das consequências agridoces dos principais acontecimentos que encerraram esse período, nomeadamente: o colapso da antiga União Soviética, a queda do Muro de Berlim, a reunificação alemã e a globalização competitiva.

Se não aparecerem respostas credíveis para a crise das dívidas soberanas, a colocar em risco o próprio euro, é o projecto europeu que poderá ficar ameaçado de desconstrução. Na realidade, chegou-se a uma situação em que todos parecem unidos a clamar por

mais Europa – um diagnóstico aparentemente fácil, mas cuja terapia é bem mais complexa e incerta, com a comunidade europeia a parecer perdida num complexo labirinto: acelerar a “Europa política” ou aceitar a “desintegração do sonho europeu”.

O “nó górdio” da questão está, precisamente, em “como conseguir essa mais Europa”, sem prescindir da união de toda a família europeia, o que, entre outros desafios, passa pelo aprofundar da integração da área do euro (“eurolândia”), sem criar clivagens ou divisões relativamente aos restantes 10 Estados-membros (E-M’s) que dela (ainda) não fazem parte, com especial acuidade no caso do Reino Unido (RU), cuja auto-exclusão no último Conselho Europeu (CnE), na cimeira em 08/09DEZ11, constituiu um sinal de justificada preocupação.

Quanto a Portugal, cada vez mais dependente da ajuda externa, e, conseqüentemente, da evolução da própria Europa, vive hoje o fim das ilusões de uma vida fácil e artificialmente construída com base num despesismo irresponsável e em crédito barato, começando a tomar, finalmente, consciência daquilo que nos ameaça como nação soberana e que se pretende respeitada.

E como chegámos a este ponto? No diagnóstico cruel de Vasco Pulido Valente<sup>1</sup>, “*não foi um erro, nem uma criatura, foi, desde o princípio, uma incapacidade atávica de tratarmos de nós com um módico de inteligência e razão; e sobretudo como uma sociedade coesa com fins comuns e desígnios colectivos*”.

Todos, governantes e governados, preferiram desvalorizar a ideia de que o endividamento tornaria o país e os cidadãos mais dependentes, dependência essa, afinal, uma inequívoca forma de degradação política e social, não inócua em termos de conseqüências nefastas para a soberania nacional, cuja perda significa, tão simplesmente, que os portugueses e as suas autoridades deixarão de poder decidir livremente a sua via presente e futura.

Esse futuro, como país, ficou agora penhorado às reformas e transformações estruturais profundas, a realizar em clima de forte austeridade imposta do exterior e a pôr à prova a capacidade empreendedora e de valorização dos recursos do País, nomeadamente do seu capital humano e potencial oceânico, tarefa de exigência proporcional à responsabilidade colectiva de cuidar dos homens e das instituições, porque, como gostava de lembrar Jean Monnet, “*nada se consegue sem aqueles, nem perdura sem estas*”.

Os pontos seguintes reflectem uma sensibilidade pessoal, subjectiva portanto, acerca do que está em jogo nesta crítica conjuntura europeia e as hipotéticas saídas de uma crise que está a afectar, mais do que a Zona Euro (ZE), a própria União Europeia (UE).

## 2. O projecto europeu

Finda a II G.M., um propósito comum inspirou a reconstrução do continente: repensar a Europa, na base da consciência de pertença e de valores éticos e humanistas, com três desígnios em mente: realizar a paz entre as nações, acabar com as veleidades

---

<sup>1</sup> “História de uma crise”, in *Público*, de 23DEZ11.

totalitárias e assegurar a prosperidade para os cidadãos europeus. Foi neste movimento que se integraram e colheram inspiração, os pais fundadores e arquitectos dos tratados europeus.

O processo da construção europeia foi, simbolicamente, iniciado a 09MAI1950 (data escolhida para Dia da Europa, a partir de 1995) com a conhecida e histórica proposta Schuman de tutela de uma autoridade supranacional para a produção e comercialização do carvão e do aço, estabelecida através da CECA (Tratado dos tratados europeus, expressão jurídica de um processo da construção europeia, de Paris – ABR1951). Seguiram-se, como é sabido, a Comunidade Económica Europeia (CEE) e o Euratom (Tratado de Roma – MAR1957), dando início a uma fase de cooperação económica e de abolição dos direitos aduaneiros, entre os seis E-M's fundadores.

Conhecida é também a institucionalização da UE pelo *Tratado de Maastricht* (1992), cujo texto preparou a união monetária e introduziu os elementos essenciais à união política, sendo, por isso, considerado o de pendor mais federalista de todos, incluindo o actual Tratado de Lisboa (TL). Um ano depois (1993), era criado o mercado interno, apontado, justamente, como uma das maiores realizações da União.

A sucessão de Tratados (desde Roma, passando por Maastricht, Amesterdão, Nice e Lisboa) ao longo das últimas seis décadas foi determinada pela necessidade de ir acompanhando a mudança do mundo e da própria Europa, numa constelação de acontecimentos que alteraram o xadrez geopolítico mundial, em cujo ambiente global a economia se tornou dominante da política.

Entretanto, a UE e muitos dos seus E-M's desperdiçaram a oportunidade de adaptação ao novo mundo da globalização competitiva. Ultrapassar esse atraso adaptativo, ainda por cima em conjuntura desfavorável, ainda mais clama por uma liderança forte alicerçada em ampla visão estratégica, precisamente o que tem faltado a uma União desorientada, assim abrindo espaço e facilitando o ataque de especuladores pouco preocupados com uma eventual implosão da ZE.

Consequentemente, assiste-se, hoje, a uma clara subordinação das instâncias e parceiros europeus ao directório germano-francês (a ordem reflecte a actual e nítida hierarquização dos poderes), à frente de uma Europa em queda no Sistema Internacional (SI), sistema esse de matriz multipolar ainda em maturação, mas onde já emerge uma China em vertiginosa ascensão, a nível regional e global, e uns EUA, militarmente sobrecarregados e financeiramente endividados, e cuja Administração veio declarar, convém não esquecer, a região Ásia-Pacífico como a sua maior prioridade estratégica<sup>2</sup>.

Paralelamente a esse xadrez geopolítico, também o mapa-mundo das maiores economias se está a transfigurar, prevendo-se que, já na próxima década, tenhamos um panorama bem diferente do actual. A ascensão será protagonizada pelos países asiáticos e produtores de matérias-primas, com a Europa a ficar para trás. Nesta altura, o Brasil é a sexta maior economia mundial, depois de ultrapassar o RU e, estima-se que, em breve, os lugares cimeiros da Alemanha e da França venham a ser ocupados por países

<sup>2</sup> Presidente americano Barack Obama, durante a sua visita à Austrália (17NOV2011).

emergentes como a Rússia e a Índia, segundo recentes previsões internacionais<sup>3</sup>. Segundo essas mesmas estimativas, a Europa deverá passar por uma “década perdida”, de baixo crescimento, vendo-se ultrapassada por outros países, como os EUA, a China e o Japão no pódio em 2020 e, uma Rússia, que depois de uma década a vender petróleo e gás à Europa, subirá do nono para quarto lugar, seguida da Índia, também com um igual salto de cinco posições. Em contrapartida, as economias europeias como a alemã, a francesa e a italiana, serão destronadas para trás do Brasil, nos 7º, 8º e 9º lugares, respectivamente.

Antes de passar a novo capítulo e ainda a propósito da liderança alemã, regista-se, pela curiosidade, a avaliação que Delors fez, no final de 2011, considerando-a como uma ameaça ao rompimento do método “comunitário” que fez avançar a Europa, aduzindo que o método sucedâneo, preconizado, transformaria a Comissão Europeia (CmE), enquanto executivo comunitário, num mero, e cito: “*secretariado técnico, sem que daí advenham bons resultados*”. Leitura tão acutilante e certa, seria difícil, constituindo mais uma prova de que, de facto, com todas as suas vicissitudes, o percurso da integração europeia tem sido pautado pela constante tensão entre as teses federalistas e inter-governamentais, alternativas que abordaremos seguidamente, antecedidas de uma breve alusão ao nascimento da União Económica e Monetária (UEM) e da sua moeda única, o euro.

### **3. A UEM e o euro**

#### **a) A criação da UEM**

São conhecidos os primeiros passos para a criação da moeda única, dados, em 1978, por Giscard d’Estaing e Helmut Schmidt, mediante a proposta de criação de uma zona europeia de estabilidade monetária, concretizada, no ano seguinte, com a implementação do Sistema Monetário Europeu (SME), assente em três pressupostos: uma moeda-cabaz (ECU), um mecanismo de taxas de câmbio assente no ECU e um conjunto de apoios destinados à solidariedade financeira.

Uma década depois (1989), coube a Delors apresentar um plano, a dez anos, para a União Económica e Monetária (UEM), posteriormente consagrada no Tratado de Maastricht. O euro, embora formalmente instituído em 01JAN1999, só começou a circular três anos mais tarde (JAN2002), cometendo-se ao Banco Central Europeu (BCE) a função reguladora da política monetária da moeda única.

Presentemente, a ZE é composta por 17 E-M’s, perfilando-se mais candidatos à adesão, com calendário já fixado. Dela se excluíram a Dinamarca, o RU e a Suécia, enquanto existem outros Estados que optaram pelo uso do euro por mero acordo, uns porque nunca dispuseram de moeda própria (Mónaco, São Marino e o próprio Vaticano), ainda outros sem acordo formal (Andorra, Kosovo, Liechtenstein e Montenegro) e a Islândia, sem qualquer vinculação à UE.

---

<sup>3</sup> Previsões do “*Centre for Economics and Business Research*” (CEBR), divulgadas em 26DEZ2011.

Todas as fragilidades congénitas, diagnosticadas logo à nascença do euro, vieram agora à memória com a crise da dívida soberana, devido, essencialmente, à circunstância de estas dívidas serem decididas e retidas na esfera nacional, mas contraídas em moeda, diga-se que a nível “externo”, o euro, com taxas (de juro e de câmbio) únicas. Este dualismo veio complicar imenso a gestão das finanças públicas de alguns E-M’s, entretanto caídos na tentação do sobre-endividamento e, agora, desapossados dos anteriores mecanismos de autonomia monetária e cambial, onde se inclui a desvalorização da moeda, tida por expediente tradicional para correcção de desequilíbrios estruturais e de recuperação da competitividade das suas exportações. Essa propensão para o endividamento deu azo a que, por sua vez, os mercados financeiros dispusessem de um extraordinário meio de pressão sobre os devedores economicamente mais frágeis, lucrando com operações especulativas sobre a dívida, como reflexo, não tanto do receio dos investidores perante essa mesma dívida, mas, acima de tudo, das expectativas de insuficiente crescimento das respectivas economias.

Recorda-se aqui a advertência de Nigel Lawson, ministro das Finanças do governo da Senhora Thatcher, na altura alvo de forte crítica e até insulto, por ocasião do lançamento do euro, e cito: “*o projecto vai falhar, salvo se for acompanhado por uma união fiscal. Só que, em democracia, uma tal união fiscal exige uma união política*”.

De facto, a arquitectura da UEM, em 1992, trazia consigo uma promessa de unidade política, que nunca foi honrada, pelo que a crise das dívidas soberanas apenas se limitou a revelar, de forma contundente, as maleitas estruturais da moeda única, cuja cisão é prognosticada por alguns especialistas para dentro de um ano<sup>4</sup>.

Ainda que um tal colapso nos possa parecer um desfecho improvável, isso não nos deve impedir de tomar consciência dos desafios que impendem hoje sobre a UEM. Sublinhe-se que uma das principais razões económicas para a sua criação teve a ver com o reforço dos padrões de comércio dentro da Europa, os quais estão em processo acelerado de mudança inimaginável há uma década atrás. Tome-se apenas este exemplo: a Alemanha exporta, agora, mais para o conjunto dos BRIC’s do que para França e no final deste ano (2012) prevê-se que só a China suplante o seu parceiro do eixo, evolução que pode representar um sério e adicional desafio para a consistência da ZE, sem renunciar nada de favorável à preservação da harmonia do tandem directorial.

## **b) A crise actual do euro**

Antes de entrar na crise da ZE, permitam-me que partilhe convosco o que julgo ser uma ideia cada vez mais consensual: a crise do euro é, acima de tudo, a crise da própria Europa, numa curva apertada da sua história que pode precipitar para o colapso e pôe muitos não-europeus a olhá-la como uma potência “aposentada”, velha e anafada, que ainda consegue impressionar o mundo com as suas boas maneiras, mas já não pela coragem, dinamismo e ambição. Uma crise da UE que é devida, em boa parte, a um modelo

<sup>4</sup> Entrevista do economista director de opinião do *Financial Times* a Nuno Aguiar, in *Público – Dinheiro Vivo*, de 07JAN12.

cujo figurino institucional não é carne nem peixe (centralizada nalguns aspectos, descentralizada noutros), e em que os incentivos para a política macroeconómica (nomeadamente a fiscal), se encontram muito desarticulados. Uma crise da UE, ainda como resultado do fracasso de algumas das suas políticas, pensando em especial na “Agenda de Lisboa” (2000).

Este documento estratégico é um bom exemplo da retórica europeia e do passo maior que a perna, num apontamento crítico que a história das duas últimas décadas justifica.

A UE dedicou a década de 90 (do século passado) à consolidação da Política de Coesão e à preparação das condições de criação da UEM e da moeda única. Na primeira deste século, elegeu um novo desígnio com a tal “Agenda de Lisboa”, cujos objectivos saíram completamente defraudados, como o reconhece o próprio preâmbulo da sua sucessora, a “Estratégia 2020”, agora focada no crescimento e emprego, através da filiação estratégica na sociedade do conhecimento e reforço das qualificações tecnológicas, tidos como o grande paradigma do desenvolvimento económico, mas também ela, apesar da tenra idade, já com o mesmo síndrome de impotência. Entre esses objectivos, fixou-se, como meta, a transformação da União, num prazo de dez anos, na zona económica mais competitiva, a nível mundial.

Este foi o tempo de Blair, Jospin, Schroeder e Prodi (presidente da CmE), numa altura em que o mapa político europeu aparecia cor-de-rosa, com a convívência do amigo e inquilino da Casa Branca, o presidente Clinton, um tempo em que os problemas foram negligenciados, quando não varridos para baixo do tapete, num entorpecimento sacudido com a revelação de um outro mapa muito diferente em que a Europa emergia fragilizada por uma crise bem complexa, cuja saída demora a encontrar.

Uma das razões para este quadro de dificuldades prende-se com a errónea crença, desde a “Agenda de Lisboa”, num futuro económico essencialmente de serviços e na superioridade nas competências científicas e tecnológicas, como vector privilegiado para assegurar a prosperidade dos seus cidadãos, sem que sobre esse ambicioso programa estratégico haja contabilizado todos os efeitos de um acontecimento importante, ocorrido ainda na primeira década, contrários à prossecução dos objectivos ali enunciados. Refiro-me à adesão da China à Organização Mundial do Comércio (OMC), que abriu a porta ao enorme contingente das suas competitivas exportações, em crescimento tão sustentado quanto espectacular. Registe-se que foi, precisamente, a partir de 2007 que a grande fatia dos fundos afectos à “coesão social” (destinados à reparação das disparidades económicas e sociais de países e regiões mais desfavorecidos) começou a ser desviada para a “Estratégia de Lisboa”, na perspectiva de incentivo ao crescimento e ao emprego.

Aquela orientação em favor da terciarização da economia teve como consequência a relativização de sectores económicos que tinham feito da Europa uma das maiores potências do mundo, invejada pela prosperidade e modelo social de desenvolvimento. Apoiava-se, agora, o desenvolvimento tecnológico e informacional da Europa, em detrimento das suas indústrias, atingidas por processos de deslocalização para outras regiões com factores de produção mais competitivos, e onde passaram a gerar mais valor e a criar

riqueza, enquanto os sectores europeus conheciam o definhamento, por efeito da substituição da sua produção por importações de países terceiros.

Assim chegou a estrutura económica europeia à crise de 2008, após quase uma década a apostar nesses novos sectores de actividade, o que explica, em boa medida, a estagnação das suas taxas de crescimento económico. É precisamente com estas perspectivas de definhamento económico que os governos europeus, receosos dos contágios recessivos da crise americana do *subprime*, se decidem a apoiar, com financiamento público, as respectivas economias e empresas, recorrendo ao endividamento descontrolado, como alternativa à utilização dos recursos próprios de que não dispunham.

Sintonizando agora na crise do euro, podemos dizer que ela é fruto dessas mesmas políticas nacionais de injeção de liquidez, através do financiamento das respectivas economias, com vista a atenuar as contaminações com epicentro na falência do *Lehman Brothers*. Em final de 2009, com o anúncio do desastre grego, instalou-se a desconfiança na dívida soberana, acumulada despidoradamente pelos países ditos periféricos, confrontados, hoje, com o sufoco dessa dívida; os desafios da concorrência das economias emergentes; e o estado anémico das suas próprias economias.

A crise, não só veio comprovar a interdependência no seio da UE, como evidenciou as disparidades entre os E-M's, ainda que de forma pouco explícita devido a algum crescimento e, acima de tudo, ao crédito fácil da primeira década do novo século. Estes indicadores permitiram, na realidade, tapar as assimetrias estruturais e os problemas de competitividade, e, bem assim, os consequentes e elevados desequilíbrios ao nível da balança de pagamentos dos países (gastadores) do Sul, comparativamente aos (produtivos) do Norte.

Ora, neste contexto de crise da ZE, fará sentido colocar a questão da saída do euro e do mercado único? Julgo que só como hipótese teórica, porque esse abandono provocaria o retrocesso de algumas décadas aos “expulsos”, o que torna ainda mais premente uma solução conjunta para a saída dessa crise. Note-se, aliás, que, se o incumprimento abrangesse ESP e ITA, então, as ondas de choque abateriam a maior parte dos bancos europeus e propagar-se-iam, através das instituições financeiras europeias e americanas, ao resto do mundo, com risco de recessão a nível mundial.

Referimos o interesse de uma solução conjunta. Imposta pelo eixo germano-francês, essa solução assenta em medidas “passo a passo”, em regra sincopadas ou a destempo, e sem conseguirem erguer as necessárias “*firewall*” para evitar o contágio aos restantes 17. Esse pacote de medidas de ajuda financeira tem, como contrapartida, a implementação de fortes planos de austeridade, com o implícito risco de recessão, dando azo a sérias reservas quanto à sua eficácia. E isto acontece porque, mais do que por questão financeira, o problema reveste-se de cariz essencialmente político, na medida em que o círculo vicioso da dívida – austeridade, recessão, mais défice e nova austeridade – pode potenciar o colapso da Europa.

Efectivamente, vem prevalecendo a ideia de que a austeridade orçamental é condição necessária e suficiente para travar a crise da dívida soberana na ZE, com a consequente recuperação da confiança dos mercados financeiros, sendo que essa confiança per-

mitirá pagar juros mais baixos, viabilizando, assim, o regresso do crescimento económico e a amortização consistente da dívida. Esta terapia conta, também, com o apoio do BCE que, assim, deposita a crise na mão dos políticos, com escusa do exercício da competência típica de um banco central, como seja a de prestador de último recurso, e reclamando-se apenas da função de guardião da estabilidade dos preços.

A realidade, porém, vai mostrando outra coisa: a austeridade generalizada na ZE não tem sossegado os mercados e o problema é que, quando vários países da moeda única são forçados, em simultâneo, a políticas de austeridade, o mais provável é que essas políticas desencadeiem, por sua vez, as forças deflacionárias responsáveis pela baixa do rendimento e das receitas dos governos em toda a ZE. Desta forma, o efeito da austeridade propaga-se e provoca a recessão e níveis ainda mais insustentáveis de dívida pública, com a sua generalização a minar a confiança dos mercados na medida em que propicia a contaminação geral da ZE por esse movimento recessivo. Começa a inquietar a possibilidade dessa estratégia de austeridade minar a confiança e potenciar a propagação da crise da dívida soberana, conduzindo ao medo e ao pânico e este último sem que espere muito de ser aplacado com mais austeridade.

A bater certo este raciocínio especulativo, julga-se conveniente que a CmE e o BCE, para não dizer a Alemanha, comecem a pensar numa estratégia alternativa, tipo “plano B”, com o objectivo de aliviar os programas de austeridade e alargar os seus prazos de aplicação, em paralelo com a assumpção, por parte do BCE, de um papel de credor de último recurso nos mercados da dívida de E-M’s da ZE sem liquidez, mas solventes – o que não parece ser o caso da Grécia – assegurando desse modo que esses países possam aceder ao financiamento a taxas de juro razoáveis. É que o problema hoje prende-se com o medo que paira nos mercados das dívidas soberanas e ele arrisca-se a engolir todo o sistema bancário da ZE e a abrir a porta a uma recessão muito profunda. Em comparação com estes riscos, as objecções contra um papel mais activo do BCE e uma CmE menos obcecada com a austeridade parecem cada vez mais irrelevantes.

Estas especulações transportam-nos para uma solução mais consistente e duradoura, que, enunciada de forma simples, só pode passar pela construção, a nível europeu, das bases de um crescimento forte, usando os investimentos com critério, para reequilibrar as disparidades entre E-M’s, até porque, sendo, sem dúvida, necessária a disciplina orçamental, ela deve ser sensível à recuperação económica, porque o problema da recessão ainda consegue ser, hierarquicamente, mais relevante que o da dívida.

Falámos atrás da ajuda financeira. De forma breve, enunciarei os instrumentos e mecanismos concebidos para esse apoio, até agora insuficientes, segundo os especialistas: a) Mecanismo Europeu de Estabilidade (MEE<sup>5</sup>) – previsto suceder ao actual mecanismo em JUL2012, devendo contar com 500 mil milhões de euros em fundos; b) Fundo Europeu de Estabilização Financeira (FEFF<sup>6</sup>), cujo reforço até 1 bilião de euros, aguarda melhor momento de realização, depois da escusa de apoio dos BRIC’s no G-20 de

---

<sup>5</sup> Estabelecido pelo Regulamento n.º 407/2010, com um fundo de 60 mil milhões de euros.

<sup>6</sup> Criado em meados de 2010 através de uma sociedade anónima de direito luxemburguesa instituída pelos E-M’s, à margem do TL.

NOV11. O actual montante de resgate de 440 mil milhões de euros (já utilizado em boa parte com países em dificuldade, como a Irlanda e Portugal) poderá conviver, até 2013, com o MEE.

Sublinhe-se que o FEEF tem assumido o papel de fundo de resgate devido ao facto de o BCE não ser, como o FED ou qualquer outro banco central, um emprestador de último recurso e, também, não assumir, em pleno, a função emissora da divisa europeia, mas apenas, como já salientado, um mero papel de entidade reguladora da política monetária do euro, com especial preocupação no controlo (apertado) da inflação, à boa maneira da ortodoxia alemã. Ainda sobre o FEEF, realça-se a recente ameaça à sua notação financeira de triplo A, com a perda dessa nota máxima pela França. A concretizar-se essa degradação, o fundo perderá uma boa parte da sua capacidade de ajuda aos países em dificuldades, a começar pela Espanha e Itália, o que pode conduzir a um novo agravamento da crise da dívida. Daí o interesse na antecipação, para JUL2012, da vigência do MEE, este menos dependente das agências de notação financeira, na medida em que funcionará com o tal meio bilião de euros de capital realizado e já não com empréstimos garantidos, como se passa com o FEEF.

Não se exclui a hipótese destas questões instrumentais da ZE virem a provocar alguma divergência no eixo germano-francês, na medida em que a França vê com bons olhos aquele reforço do BCE, incluindo a emissão ilimitada de empréstimos aos parceiros do euro, mesmo com risco de alguma pressão inflacionista, prevendo alguns analistas que, a breve trecho, se venha a assistir a uma certa perturbação na aparente sintonia entre os dois grandes.

Esta e outras eventuais tensões convidam a uma conclusão rápida: todos os parceiros europeus estão na ZE e na UE com um *leit motif* bem claro, a melhor defesa possível dos seus interesses próprios e permanentes, prevalecentes sobre os interesses comuns. Julgo útil recorrer a Helmut Schmidt para reforçar esta tese, quando ele afirma, e cito: “não se pode excluir o ressuscitar de lutas concorrenciais e de prestígio entre os Estados europeus. O velho jogo entre o centro alemão e a periferia podia de novo tornar-se realidade (...). Quem ainda não entendeu isto falta-lhe a condição indispensável para solucionar a presente crise altamente precária da Europa”<sup>7</sup>.

Para o futuro próximo da UEM todos os passos anunciados até agora são tidos como adequados por uns e insuficientes para outros, nomeadamente no tocante ao normativo em matéria de: fundos de estabilização, limite máximo de endividamento e o seu controlo, política económica e fiscal comum, mas também uma série de reformas nacionais no âmbito das políticas de despesa, fiscal, social e laboral. Este normativo terá de integrar a curto prazo a mutualização da dívida, mecanismo e prova de solidariedade que tem contado com a rejeição alemã, motivada por razões e egoísmos nacionais, nomeadamente a sua indisponibilidade para suportar taxas de juro, pela colocação da sua dívida, que passariam a algo superiores às actualmente pagas. O mesmo se diga do necessário ajustamento estatutário do BCE de forma a habilitá-lo a uma maior intervenção, cujo preço nos parece suportável, no que possa significar de ligeiro incremento inflacionista e

<sup>7</sup> Mais um extracto da sua comunicação ao Congresso do SPD alemão, em DEZ2011.

depreciação do euro. Aliás, pode estar aí a solução para atenuar os actuais desequilíbrios, sem alimentar a espiral austeridade-recessão e dando fôlego ao crescimento económico que a UE persegue, muito em particular os países que se sujeitam ao caminho traçado pelos tradicionalmente insensíveis programas de ajustamento, impostos no quadro da ajuda externa em situações de risco iminente de bancarrota, sob compromisso dos tais planos de saneamento das contas públicas e de reformas estruturais. Inevitável, será também a adopção do referido mecanismo de dívida comum, através da emissão das *eurobonds*, títulos que embora não resolvam a crise no imediato, a prazo menos curto serão importantes na medida em que sinalizam aos mercados o comprometimento de todos os E-M's com o projecto comunitário. É geralmente aceite a necessidade de uma união orçamental, ora, a mutualização da dívida constitui um passo crucial nesse sentido, assim como o será o mencionado papel de credor de último recurso do BCE no mercado de obrigações.

Sobre a terapia para a crise que tem estado em cima da mesa, é interessante escutar a opinião crítica do norte-americano Joseph Stiglitz<sup>8</sup>, Prémio Nobel da Economia (2001), acerca da adequabilidade da actual resposta da ZE à crise, subsumida em reforço da austeridade e das regras orçamentais. Diz ele: “ (a terapia) *pode prevenir uma crise futura, mas não basta para resolver a crise actual. Para isso, é necessário; promover o crescimento; providenciar mais assistência aos países debilitados do euro; e assegurar um BCE que não ponha os interesses dos bancos à frente dos interesses dos E-M's*”. Ainda segundo Stiglitz, e volto a citar: “*enquanto a ZE for uma união monetária sem uma administração unificada em termos económicos e políticos, há o risco de um E-M ser forçado a sair do euro ou de a própria moeda única entrar em colapso, e, para evitar esse caminho, não basta o acordo para um novo tratado inter-governamental de reforço da disciplina orçamental* (referindo-se ao resultado conseguido na cimeira de 09DEZ11) *e mesmo que as medidas aí contempladas possam prevenir a próxima crise, poderão não chegar para a resolução da crise actual, sendo apenas uma questão de tempo até que os mercados o percebam*”. Convenhamos que a perspectiva não é muito animadora. Os países em dificuldades também não escaparam à análise crítica de Stiglitz, denunciando a necessidade de uma maior assistência aos “afritos”, bem além dos actuais programas de ajuda.

Eis uma justificação que tem colhido crescente adesão ao nível da opinião pública e publicada: a insistência na via da austeridade corre o risco de ser uma aposta falhada, porque sem crescimento, os níveis de dívida não serão sustentáveis e é mesmo possível que a austeridade possa levar a um aumento do rácio da dívida pública, pensando no impacto na economia dos cortes na despesa e dos aumentos de impostos. O próprio FMI no MoU<sup>9</sup> da ajuda a Portugal, lança um sério alerta precisamente sobre as consequências de um ambiente eventualmente recessivo na solvabilidade da dívida, até porque, o cenário ainda é susceptível de agravamento, se nos lembrarmos que as próprias reformas estruturais, tidas por essenciais, podem vir a piorar a situação a curto prazo (ex: redução

<sup>8</sup> Posições reiteradas na conferência proferida à margem do Congresso anual da Associação Portuguesa das Empresas de Distribuição (APED), Lisboa, 18JAN12.

<sup>9</sup> Posição do FMI constante na versão actualizada (22DEZ11) do MoU da Troika com o governo português.

de salários, para aumentar a flexibilidade do mercado de trabalho, com efeitos de quebra no consumo e, conseqüentemente, no emprego).

Admitindo como razoáveis e válidas, como me parecem, as críticas anteriores, então a arquitectura de uma solução mais densa e definitiva para a arrastada crise da ZE deverá passar, para além do já mencionado e sempre presente aspecto do crescimento, pelo propósito de uma maior integração económica e não apenas um reforço das regras orçamentais, o que, por sua vez, implica a criação das tais *eurobonds* (emissão conjunta de dívida europeia); a reestruturação da dívida de um ou mais E-M's da ZE; e de um BCE a dar maior prioridade aos interesses dos E-M's, sobrepondo-os aos dos bancos, e a abdicar da sua relutância quanto à compra e reestruturação da dívida pública.

Chegados aqui, anotaria, em jeito conclusivo, como se virou do avesso o efeito inicialmente ambicionado pelos mentores do euro – expectativa da europeização da Alemanha com a sua abdição do marco – resultado que acabou por se subverter, perante a dinâmica de ressurgimento alemão e a implícita germanização da Europa. Mais próxima uma Europa alemã do que uma Alemanha europeia, é o que nos indicia o actual “estado da arte”. De facto, pela sintomatologia actual, parece que vamos ter de nos habituar à ideia da “batuta” alemã numa Europa sujeita a dois constrangimentos: limitações de tempo na resolução da crise e líderes obrigados a distinguirem o que tem de ser feito no imediato e o que pode ser diferido, permitindo espaço para uma maior maturação e critério. Dito de outro modo, iremos assistir a um considerável interlúdio temporal entre os modelos de governança económica e as estratégias de federalismo europeu, se este alguma vez se concretizar. Uma discussão séria sobre a ZE não dispensa, como já foi sublinhado, o receituário dos seus construtores: uma união monetária requer uma união económica e esta exige uma união política. O problema é saber que tipo de união política e como chegar até ela, caminho este só concebível, na perspectiva de muitos, na companhia dos povos, cidadãos e E-M's.

### **c) A integração económica**

Lembrava Jean Monnet que “... apenas se aceita a mudança quando se é confrontado com a necessidade e, esta, só é reconhecida quando uma crise deflagra...”. Este aforismo encaixa bem na contemporaneidade europeia e portuguesa.

Na tentativa de resolução da crise da ZE, institucionalizaram-se cimeiras do CnE, sob forte impulso de uma Alemanha empenhada no reforço de regras de governação económica, incluindo a neutralização da possibilidade dos E-M's perturbarem a estabilidade do conjunto. Avulta nesse normativo a exigência de um controlo europeu vinculativo para os orçamentos nacionais, com o argumento de que, se os acordos, como o PEC, não são respeitados, então terá de haver um poder supranacional de intervenção, a exercer por uma instituição europeia, antes da aprovação das respectivas leis de enquadramento orçamental, com capacidade, inclusive, de determinar ajustamentos às opções nacionais e sanções automáticas e judiciais para os incumpridores.

Este é o sentido que enforma o projecto de novo tratado intergovernamental previsto afinar na cimeira de fins de JAN2012 para ser assinado na de MAR2012, depois

das alterações consensualizadas na reunião do Ecofin, de 23JAN2012, que deixou cair a obrigatoriedade da constitucionalização da “regra de ouro” do défice, para a inscrição em legislação com “força vinculativa e de carácter permanente”.

Refira-se que a generalidade das matérias aí cobertas poderiam ser resolvidas através do “método comunitário”, sendo que muitas já têm espaço na legislação existente, nomeadamente o “*six pack*” (o pacote da governação económica) e o “*semestre europeu*” (que agora entra em vigor). As regras da governação económica distribuem-se, quer por esses dois normativos, quer pelos compromissos assumidos pelos E-M’s no âmbito do “*Pacto Europlus*” (MAR2011) e, no futuro próximo, condensar-se-ão nesse novo tratado.

A filosofia comum assenta no procedimento de monitorização dos países através de uma série de indicadores (défice, dívida, taxa de desemprego, mercado de habitação, produtividade, competitividade, idade da reforma, etc.) e a constatação de desequilíbrios levará a acções correctivas que podem implicar multas financeiras (0,2% - 0,5% do PIB).

A UE já apresentou em NOV2011 as suas prioridades para as políticas de crescimento e emprego (na “Análise de Crescimento para 2012”), a aprovar no CnE da Primavera (MAR2012), as quais, neste momento, já serviram de base para a elaboração dos Planos Nacionais de Reforma e PEC’s, que os países terão de apresentar em ABR2012. Portugal, uma vez que está sob ajuda externa (assistência financeira), só entregará à CmE uma carta com os objectivos nacionais no âmbito da “Estratégia 2020” (“*crescimento mais verde, mais inteligente e inclusivo*”). Em JUN/JUL2012, a CmE apreciará os “planos e programas” nacionais e emitirá recomendações específicas para cada E-M, que terão de ser reflectidas nos orçamentos nacionais, a apresentar em OUT2012, e, novidade importante, a sua entrega, já a partir de 2012, acontecerá, em simultâneo, nos parlamentos nacionais e na CmE.

A principal dificuldade de implementação do novo tratado intergovernamental (com a exigência de um mínimo de 12 ratificações para entrada em vigor, segundo o sentido das últimas negociações) prende-se com a inovação de fazer intervir o Tribunal Europeu de Justiça (TEJ), ao qual, segundo o texto preliminar, é cometida a competência fiscalizadora da transposição da “regra de ouro” para o direito interno dos E-M’s (texto constitucional ou legislação de carácter permanente, que parece ganhar mais adeptos devido a dificuldades internas de vários E-M’s, como a Irlanda, Dinamarca e França), mediante queixa de um E-M. Ora é aqui que “a porca pode torcer o rabo”, dado que uma iniciativa deste jaez é susceptível de ser tomada por “agressão”, geradora de um clima de tensão e desconfiança ao ponto de poder acordar demónios interiores e recuperar velhos e latentes ressentimentos. Daí a necessidade de uma reflexão profunda sobre o caminho que se vai desbravando, uma prevenção ainda mais justificada perante novas condições de exercício de um auto-governo num quadro próximo de um confederalismo financeiro que não dispõe de um orçamento central comum.

Convirá sublinhar que a concretização desta orientação, típica de uma “cooperação reforçada” do TL, configurará sempre uma inevitável subtracção de poderes soberanos aos parlamentos nacionais, tidos como os *fora* de maior legitimidade democrática, sem compensatória transferência para outras instâncias de igual ou superior legitimidade.

Alguns analistas chegam mesmo a admitir que se venham a gerar, com essa intervenção “externa”, pulsões e movimentos centrífugos, com inerentes e sérias clivagens entre as diferentes nações, eleitorados e opiniões públicas, fazendo recear que uma crise das dívidas e do euro desagúe no desmembramento da própria UE.

Pese embora estes aspectos de algum melindre, prepara-se a montagem do cenário para a representação do governo económico, como solução para o fim da presente crise, a abrir espaço para mais Europa, incluindo a união fiscal, contra a evasão, a fraude e o *dumping* fiscal que priva os E-M’s da cobrança de impostos. No plano normativo, essa governação já se encontra prefigurada em 5 Regulamentos e 1 Directiva (JO L306, de 23NOV2011) e, ainda, em 2 Propostas de Regulamentos (COM (2011) 819 e 821).

Não obstante a integração já atingida com a UEM e a que agora se perfila com o pacto, existe a convicção de que a maioria dos E-M’s (ou, pelo menos, os mais poderosos) só dificilmente abdicará da autonomia das respectivas políticas económicas (orçamental, de emprego, de Segurança Social e de impostos), suporte dos correspondentes sistemas de representação política.

A confirmar-se o presságio, então podemos estar perante uma questão de sobrevivência, no médio prazo, da própria UEM, especialmente se se revelar alguma incompatibilidade na co-habitação dos modelos nacionais de desenvolvimento económico com os programas de ajustamento, condicionados na sua flexibilidade pelas exigências centralistas, em regra pouco sensíveis às especificidades locais para o desenvolvimento sustentável. Enquanto este potencial fracturante não for bem percebido, corre-se o risco de aprofundar as divisões na Europa, condenando a prazo o reforço da integração. Nessa medida, a ideia de “governo económico” da UE parece só fazer sentido se todos nele reconhecerem um claro “lucro comum”, isto é, a perspectiva de uma economia europeia saudável e competitiva, na qual cada um dos parceiros se sinta com um benefício e estatuto superiores aos de um mero destinatário de decisões alheias.

No seu conjunto, o novo modelo de “governação económica” reflecte a abordagem do eixo germano-francês (para não dizer Alemanha) sobre a origem da crise das dívidas soberanas da ZE (e consequentes vulnerabilidades do sistema bancário), devida, tão simplesmente, à acumulação excessiva de endividamento nos sectores público e privado, resultante de défices orçamentais e de défices externos persistentes.

Nestas circunstâncias de tempo e modo, não admira, pois, que o grande debate actual se centre no “onde estamos” e “para onde vamos”, aguçado pelo sentimento generalizado da encruzilhada em que a Europa se encontra. Ultrapassar essa curva apertada da sua história passa pela reposição impositiva das regras de solidariedade e de coesão que fundaram a criação das Comunidades Europeias. Recusá-lo ou esquecê-lo, é hipotecar a prazo o projecto comunitário.

Salvo alguma inesperada deriva europeia trágica, é possível acreditar, por ora, na sobrevivência do euro e, também, na permanência de Portugal na ZE, ainda que esta crença possa ser etiquetada de euro-optimista, face a alguns sinais de desconfiança política e dificuldades estratégicas, por que passa o processo da construção europeia.

#### d) Um *flash* da situação portuguesa

A situação portuguesa tem tanto de simples, como de dramática; passámos décadas a endividarmo-nos a crédito sobre o que não produzíamos e, no imediato, vimo-nos sem alternativa: ou aceitamos as condições dos prestamistas ou ficamos entregues a nós próprios e à inevitável falência colectiva – do Estado, das empresas e das famílias.

Em dez anos de integração do país no euro foram completamente esquecidos os objectivos enunciados para a adesão: 1º - posicionar o país no “centro da Europa”; 2º - obrigar ao cumprimento da disciplina orçamental; 3º - forçar a competir através do aumento da produtividade e não pelo modelo da “mão-de-obra barata” (que as contínuas desvalorizações do escudo facilitavam).

Aconteceu que o euro, com os seus juros baixos e baratos, acabou por perverter o nosso estilo de vida e levou a protelar a realização das imprescindíveis reformas e ajustamentos estruturais. Ao invés desse esforço, facilitou-se a vida desafogada ao longo da década, com produtividade baixa, degradação da competitividade, envelhecimento continuado da população, crescente sofreguidão de um Estado social que deu alertas de insustentabilidade, enfim, na ilusão de uma vida farta e cómoda, reforçada por obras públicas faraónicas (auto-estradas, rotundas, hospitais, centros comerciais, estádios, etc.), cujos custos se foram imputando às gerações vindouras, através do expediente das danosas parcerias público-privadas (PPP’s).

Quase que abruptamente, eis-nos caídos na crua realidade e chegados ao fim da linha, periféricos, arruinados, descontentes, indignados e forçados a um duro e austero ajustamento económico e social que outras lideranças e opções estratégicas poderiam ter evitado. Foi uma década em que o euro acabou por acirrar as divergências entre os parceiros do Norte e do Sul, colocando a integração europeia em sério risco, mais do que em qualquer outra fase do seu desenvolvimento, desde o Tratado de Roma. Mas o Sul ainda acredita que a ZE, mesmo com austeridade, lhe permitirá continuar a desfrutar de uma vida com juros baixos, com a consciência de que seria ainda mais penosa em qualquer cenário fora do euro. Obviamente que isto tem um preço, chama-se “reformas estruturais”.

Neste domínio, Portugal tem vindo a cumprir o caminho traçado, com imposição de severas condições, pelas entidades credoras representadas na *troika* (FMI, BCE e CmE). O programa de austeridade visa o saneamento das contas públicas (3% de défice público), trazendo as necessidades de financiamento do Estado português para um nível de dívida de 60% do PIB, através de fortes reduções de despesa e agravamento da carga fiscal. Já quanto às reformas estruturais, elas fazem parte de uma outra esfera de actuação, ao pretenderem interferir em aspectos de funcionamento da nossa economia que, por esta ou aquela razão, se foram degradando ao longo dos anos, nomeadamente quanto ao mercado de trabalho, à falta de concorrência, à perda de competitividade externa e à lentidão da justiça.

O resultado esperado destas reformas é que a economia venha a revelar maior capacidade de crescimento, numa perspectiva, sobretudo, de médio prazo e criando condições para uma redução da carga fiscal – outro dos factores que, hoje, nos estrangula e impede que se cresça. Com tais reformas, a economia portuguesa poderá salvar-se, ou

não. Sem elas, sofreria o calvário do empobrecimento e mais e mais austeridade, pagassem-se ou não as dívidas.

É consensual a ideia de que, em regra, a cisão ou a saída de países da ZE redundará em desvalorizações profundas da moeda, tornando as importações muito mais caras, com um impacto pronunciado na actividade económica e níveis de desemprego, assim como nas possibilidades de recurso ao financiamento nas instâncias exteriores. A acontecer esse abandono da ZE por parte de Portugal, a transição também seria muito traumática e imprevisível. Portanto, será um passo a evitar, ou a dar só *in extremis* e quanto mais tarde melhor. Compreende-se que assim seja, porque reduzir o consumo sem aumentar a produção significa empobrecimento, atenta a relação inversa entre pobreza e capacidade produtiva.

É verdade que Portugal pagará um preço elevado para ficar no euro, mas, até ao momento, é essa a vontade política e também, tanto quanto é dado observar, a da população, consciente dos custos e sacrifícios inerentes à alternativa da saída.

Uma lição fica, como diz o historiador Rui Ramos<sup>10</sup> e cito: “... *uma moeda não faz um país, como o hábito não faz o monge ... Por mais que agora nos aflija, a verdade é que nunca tanta riqueza nos custou tão pouco ...*”, lembrando o autor os custos humanos, económicos e financeiros empregues na exploração das especiarias do Oriente, do ouro do Brasil e das matérias-primas de África.

#### 4. A integração política

A crise trouxe à luz do dia a questão da necessidade de uma autoridade central, a quem os E-M's obedeceriam, colocando, desde logo, a questão de saber quem poderia ser e como desempenhar essa função: uma estrutura federativa (envolvendo todos os países do euro e a poderem participar nas decisões) ou uma organização inter-governamental (como a actual, em que as decisões são tomadas pelos mais poderosos, leia-se Alemanha)?

Ora, uma das saídas para a actual crise da ZE, que tem aparecido com mais ênfase e optimismo, é a da maior integração económica a caminho da integração política, ou seja a opção do federalismo como um destino para a Europa.

Um federalista convicto, Joschka Fischer, ex-MNE alemão e vice-chanceler (1998-2005), afirmou recentemente<sup>11</sup>: “...*a cimeira de Bruxelas (08/09DEZ11) abriu a porta para a união fiscal a UE-17+. Se um novo tratado (inter-governamental) for negociado em Março de 2012 e ratificado nos meses seguintes, a UE terá dado um passo notável em frente – na verdade, apenas ficando a um passo de distância de uma verdadeira união política, que terá de seguir-se se a Europa quiser acabar de uma vez com a crise...*”. Para logo acrescentar, sem poupança das actuais lideranças, incluindo a sua concidadã Merkel, o seguinte: “...*a quem devemos agradecer por todo este progresso europeu? Devemo-lo à sabedoria dos líderes políticos da Europa, particularmente à de “Merkozy”?* Infelizmente não: o progresso resultou

<sup>10</sup> “Dez anos em euros”, in *Expresso*, de 30DEZ11.

<sup>11</sup> “Como os mercados integraram a Europa”, in *Público*, de 04JAN2012.

*quase exclusivamente da pressão dos malquistos mercados financeiros (...) foram os mercados, não os líderes europeus, quem abriu a porta à união fiscal e política na Europa ...”.*

Mas também é, precisamente, sobre essa “terapia” económica e política, que renasçam as sistemáticas dúvidas, na medida em que tropeçamos sempre em velhas incertezas e reticências, como por exemplo: que viabilidade da UEM sem a união política? Passo integrador do euro maior do que a perna europeia? Não temos já uma Europa excessivamente asfíxiante com as suas aptências de poder centralista? Só britânicos, dinamarqueses e suecos se decidiriam pela auto-exclusão do modelo federal? E a Polónia, perante a eventualidade da usurpação do modelo federalista pela Alemanha? Abdicaria esta de uma posição imperial que julga estar mais facilmente ao seu alcance pela via inter-governamental? E dispor-se-ia a partilhar poder num modelo federal que não a projectasse para o vértice do processo de decisão, convicta como está de dispor da alternativa de jogar no tabuleiro global como uma das grandes potências, juntamente com os EUA e os BRIC’s, consequentemente em condições de integrar o coração do governo mundial através de um novo G-6?

Uma coisa sabemos, a estabilidade da UE está por recuperar e uma união política, baseada num regime federal, não se promulga, não nasce por tratado ou decreto. Só um excesso de voluntarismo, poderá fazer crer que a união política se esgota numa teimosa vontade política (de alguns dirigentes) e nuns tantos mecanismos e procedimentos, conseguindo escamotear, num ápice, todas as “quimeras e fantasmas” das histórias, tradições, identidades nacionais e respectivas opiniões públicas.

Apesar de todas estas interrogações, visitemos, rapidamente, as forças e fraquezas, os méritos e deméritos, das duas soluções de arquitectura constitucional que alimentam o debate europeu desde o pós-guerra, tidas por concorrentes enquanto metas de destino: federalismo (ou “supranacionalidade”) *versus* confederalismo (ou “intergovernamentalismo”).

#### **a) O clássico debate (supranacional vs intergovernamental)**

Ao congregar 500 milhões de habitantes de 27 países que se expressam em 23 línguas oficiais, em teoria a UE faz plenamente jus ao seu lema “*In varietate concordia*” (unida na diversidade). O estatuto deste mosaico está muito para além de uma mera confederação de Estados, mas está ainda mais longe de preencher os requisitos de um Estado Federal. A sua melhor caracterização é a de uma estrutura institucional sem categoria política pré-definida, com um sistema político que, ao longo de 60 anos, veio aperfeiçoando os seus processos de organização e de decisão, em busca de melhores condições de vida para os seus cidadãos, bem ilustrativo do conceito metodológico dos avanços “passo a passo”, idealizado pelo perspicaz Jean Monnet.

Não sendo a primeira, a actual crise, como de resto algumas anteriores, fez despoletar algumas vozes a antecipar que o desfecho só poderia passar pela opção federalista, único remédio para salvar o sexagenário projecto de construção europeia. Outros apressam-se a contestar, invocando o enorme fosso que se interpõe entre a (prolixa) retórica e a (inerte) acção, a (fácil) proclamação e a (difícil) concretização, de uns fascinantes “EUE”

e o enorme risco de fazer passar um tal projecto pelo crivo da democracia referendária do conjunto dos parceiros.

Talvez Jean Monnet volte a ser a fonte inspiradora, quando visionou um caminho, não do projecto global imediato, mas de projectos singelos, segundo o princípio metodológico dos “pequenos passos” (tipo “*building blocks*”).

A realidade da actual fase de construção europeia comprova a justeza dessa metodologia, ao revelar-nos um modelo híbrido, integrando elementos federais, a par de outros de natureza confederal e intergovernamental.

Uma avaliação realista e expedita permitiria identificar sinais que não vão propriamente no sentido do federalismo.

O processo de decisão das instituições europeias está cada vez mais eivado de interferências directoriais, numa deriva intergovernamentalista, num claro propósito de subtrair os tratados ou as suas alterações de imposições referendárias, sempre muito problemáticas e aleatórias (recorda-se o processo do TL, temporariamente prisioneiro do referendo irlandês), legitimando a acusação do carácter furtivo e pouco democrático dos desenvolvimentos da construção europeia prosseguida por Bruxelas.

O próprio termo federalismo, em si, é apresentado com diversas interpretações, chegando a ser uma das expressões mais equívocas da integração europeia. Basta lembrar a falta de respeito comunitário com que tem sido tratada, nos últimos tempos, a instituição mais original da sua construção – a Comissão –, uma organização independente, que não é um governo e que, simultaneamente, tem a seu cargo a defesa do interesse geral, hoje a correr o risco de se transformar num mero “secretariado técnico”, como o próprio Jacques Delors já denunciou. Mesmo entre os países europeus, alguns estarão mais à vontade com o princípio federal do que outros (a Alemanha notoriamente mais do que a França). Acresce que qualquer das vias (federal ou inter-governamental) pode esbarrar na menor receptividade das grandes capitais, receosas de perderem o controlo do processo e porque tendem a desconfiar de instituições como a CmE e o PE. Tomemos apenas o caso específico do RU como exemplo concreto dessas divergentes sensibilidades estratégicas. Essenciais para o desenvolvimento da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), os britânicos distanciaram-se claramente da solução federalista para salvar o euro, advogando que a reforma da UE deveria ir, antes, num sentido inverso, o da devolução de algumas competências comunitárias aos E-M’s, em diametral oposição à chanceler Merkel e ao seu argumento de que o “... desafio desta geração é concluir a união económica e monetária e, passo a passo, criar uma união política ...”.

Julgamos mais prudente e coesivo um caminho de “mais e melhor Europa”, através de um aprofundamento da integração económica e de um reforço do método comunitário, mas deixando coexistir a solidariedade europeia e os patriotismos nacionais, tudo isto em alternativa muito mais saudável comparativamente aos emergentes poderes directoriais, para cuja preponderância, no futuro próximo do xadrez europeu, teremos de estar conscientes e preparados para contrariar.

É neste modelo de compromisso tridimensional (supranacional, intergovernamental e nacional) que acredito residir o virtuosismo da integração europeia e o tempero da sua gradual e bem sucedida construção.

Na defesa deste ponto de vista, volto a recorrer à experiência da velhice e mundividência do passado histórico de Helmut Schmidt, quando diz<sup>12</sup>, e cito: “Decerto que a Europa, também no século XXI, será constituída por estados nacionais, cada um com a sua língua e a sua própria história. Por isso a Europa não se tornará de certeza num Estado Federal. Mas a UE também não pode degenerar numa mera aliança de Estados. A UE tem de se manter uma aliança dinâmica, em evolução.”.

A concluir este ponto ousaria tomar partido na querela que procurei simplificar, da seguinte forma: a) O federalismo puro (tipo americano), como proposta de destino que o TL sugere, não se tem revelado com pressupostos realistas; b) Em contrapartida e infelizmente, o que cresce em presença no tabuleiro europeu é a falta dos indispensáveis ingredientes da “solidariedade” e da “coesão”, como os impasses recentes comprovam;

c) As instituições essenciais ao método comunitário, casos da CmE e do PE, vêem usurpada a sua autoridade e diminuído o seu papel e espaço de intervenção; d) O método inter-governamental, aparentemente em voga, conduz necessariamente à lei do mais forte, agora que parece apropriar-se do processo de construção europeia.

Resumiria, assim, que, deste quadro de partida, poderá resultar que a Europa, surgida como proposta como uma via para o futuro, corra o risco de se transformar num destino problemático ou retrocesso indesejado.

## **b) O directório**

Como a Cimeira de DEZ2011 o comprova, a presente crise está a promover o reconhecimento geral da Alemanha como a “potência indispensável” da UE, sendo-lhe benéfico que inclua, de boa fé, o vizinho regional francês como o seu “parceiro irrecusável” na construção da nova Europa ou na sua refundação, como alguns apontam.

Agora que o RU se auto-excluiu de um acordo de maior integração económica e fiscal, cresce a preocupação relativamente a uma questão que se afigura da maior legitimidade e pertinência: será que o objectivo do tandem directorial se mantém fiel ao ideal da consolidação da Europa como uma comunidade de democracias? Este é o ponto essencial que deve pôr de sobreaviso os demais membros da UE.

No centro da actual crise, mais do que as dívidas soberanas ou as violações dos limites dos défices, está uma crescente passividade, como que institucionalizada, dos líderes europeus, delegando por inteiro no par “*Merkozy*” a condução colectiva da UE, esquecidos da necessidade de dar ao projecto europeu a legitimidade que actualmente lhe falta, num momento em que a Europa mais precisa da União. O poder deste eixo, juntamente com o do triunvirato dos tecnocratas de Bruxelas, corporações financeiras e alguns chefes de Estado e de Governo estrangeiros, exercido sobre o conjunto da UE-27, está hoje em cima da mesa da Europa, em termos de resolução da sua crise. Colocada assim a questão, dois cenários concorrentes vêm tomando forma e pressão nas lideranças europeias: a) Uma Europa mais centralizada no eixo Berlim-Paris, embora menos democrática, mas que enfrente a actual depressão e exigências dos mercados financeiros, sem esquecer a

<sup>12</sup> Intervenção no referido Congresso do SPD alemão de NOV11.

simultânea batalha do crescimento e emprego; b) Ou uma Europa mais descentralizada e democrática, mas sem o aval de Berlim, em agonizante crise económica e o risco de re-emergência dos nacionalismos destruidores dos alicerces do euro e do projecto europeu.

Eis uma questão dilemática e crucial, que alvoroça o actual “estado da arte” europeu e que urge dirimir, até porque as escolhas em causa têm implicações sérias nos interesses estratégicos dos E-M’s, pensando, em especial, nas preocupações que nos devem suscitar as tarefas da conservação, gestão e exploração dos recursos, nomeadamente nos espaços sob soberania e jurisdição nacional.

### **c) Federalismo e autonomias nacionais (no palco marítimo)**

Sabemos como o país é escasso de recursos, como também conhecemos o estado de desertificação do interior, deixando a terra inculta, a indústria definhada e o mar abandonado, em parte por directivas europeias, ao mesmo tempo que emigrava para Bruxelas a competência para gerir os recursos vivos do mar, agora novamente em foco como alvo estratégico para a regeneração económica do país.

E porquê falar do mar e dos seus recursos, em plena incursão sobre o euro e o federalismo europeu? Primeiro, porque importará avaliar até que ponto as soluções federalistas, que por aí se apregoam, poderão conflitar com a preservação da soberania e independência, em domínios tão especiais e identitários como os das políticas externa, de segurança e de gestão dos recursos dos nossos espaços marítimos. Em segundo lugar, porque não falar das questões do mar neste areópago da maritimidade que a Academia de Marinha bem simboliza, seria um pouco menos que sacrilégio.

Justificada a breve alusão a esta temática tão importante para nós, importa avaliar, nos seus efeitos e potenciais desafios, os preceitos de índole federativa e centralista dos tratados da UE que poderão interferir na autonomia de gestão e grau de liberdade decisória dos pequenos E-M’s de uma União aparentemente apostada em soluções de maior dosagem integracionista. Admitindo que a política externa e a defesa façam parte do último reduto de soberania, o sector económico tem sido, tradicionalmente, o principal e prioritário objecto da integração europeia. Ora é aqui que entra a problemática das políticas comuns e da gestão integrada no âmbito comunitário, que, no limite do seu conteúdo operacional, podem significar a submissão de alguns membros à mesma jurisdição de “autoridade central”, passando todos a fruir dos mesmos direitos legais. Sublinha-se a importância deste ponto, porque nele reside o verdadeiro cerne da questão que pretendemos enfatizar.

É essa espécie de “alçapão” que nos conduz ao âmago das preocupações e alertas, com os nossos espaços marítimos e os seus recursos, vivos e não vivos, como pano de fundo, e que só podem aumentar à luz da “exiguidade” do país e da voracidade de apetites alheios, incluindo os dos parceiros comunitários, mais ou menos poderosos. Concretamente, o que nos causa apreensão é a época longa de depauperamento que Portugal vai inexoravelmente atravessar, com a inerente fragilidade na defesa dos seus interesses estratégicos, como é o caso da exploração das riquezas do seu mar, por via da incapacidade crescente de ocupação, em termos de prospecção, exploração e vigilância dos

seus espaços, curiosamente domínios comunitariamente referidos como parte de políticas marítimas integradas e comuns, como antes procederam as companhias majestáticas imperiais, por via da ocupação de enormes áreas territoriais.

As recentes intervenções<sup>13</sup> de altos responsáveis nacionais e europeus, designadamente do presidente da CmE, com especial ênfase na expressão “comuns”, não são de molde a dissipar os receios de interferências externas na preservação do nosso património marítimo (de recursos e potencial de riqueza), na linha dos desenvolvimentos do projecto de integração europeia, com ou sem alteração dos tratados, com maior ou menor desequilíbrio entre as componentes federalista e intergovernamental.

A história dos recursos haliêuticos remonta a 1957 e, por via indirecta, à Política Agrícola Comum (PAC), que integrava as pescas. Só em 2002 apareceu um Regulamento (n.º 2371/2002, de 20DEZ), que autonomizou e transferiu para a CmE a competência exclusiva, no âmbito da Política Comum de Pescas (PCP), em sede de conservação, gestão e exploração de recursos aquáticos vivos e da aquicultura, nas águas comunitárias, oferecendo, em contrapartida, aos E-M's a possibilidade de limitarem a pesca no MT até 2012, com Portugal e Espanha a perderem, contudo, as cláusulas de salvaguarda na faixa entre as 100 e 200 milhas das respectivas ZEE's insulares (Açores, Madeira e Canárias). Assim se depreende que as disposições contidas no TL sobre esta matéria constituam um legado de uma política comum que foi sendo paulatinamente edificada, com acolhimento nos diversos tratados anteriores e em consonância com o método dos pequenos passos tão caro à UE. Com uma diferença qualitativa substancial: foi com o TL que a PCP se viu legitimada em sede de direito originário e não apenas ao nível do direito comunitário derivado, elevação hierárquica que não é de somenos importância.

Compreender-se-ão agora melhor as naturais e inevitáveis conjecturas, não apenas em relação à conservação dos recursos aquáticos vivos, mas de todos os recursos vivos e não vivos dos fundos marinhos, pensando acima de tudo no potencial de riqueza da nossa Plataforma Continental (PC), acerca dos futuros desenvolvimentos ao nível da comunitarização de políticas da UE, na medida em que possam vir a condicionar ou subtrair do nosso controlo e benefício. São especulações legítimas à luz da conjuntura de crescentes vulnerabilidades num processo erosivo da nossa soberania, em contraponto com os mal escondidos apetites directoriais das maiores potências europeias.

Certamente, que estes temores, não tão infundados como podem parecer à primeira vista, seriam susceptíveis de dissipação se fosse atribuída uma elevada prioridade para o debate público e agendamento político destas questões, que infelizmente não acontecem, nem se vislumbram. Recorde-se que a Noruega tem recusado liminar e repetidamente a adesão à UE, porque entende que os seus interesses marítimos não ficariam suficientemente acautelados perante o desenvolvimento da PCP.

---

<sup>13</sup> Conferência Atlântica de Lisboa, no Centro de Congressos de Lisboa, em 28/29NOV2011, e Cerimónia de doutoramento *honoris causa* pela Universidade Técnica de Lisboa, em DEZ11.

Ora o TL contém disposições que poderão prejudicar em muito os nossos interesses marítimos e o próprio sistema de votação no desenvolvimento do processo legislativo que a UE realiza sobre estas matérias e que já hoje nos desfavorece comparativamente aos grandes poderes.

Obviamente que se reconhecem à UE responsabilidades em torno de 14.500 mil km<sup>2</sup> de mar e 70.000 km de costa e que a necessidade de regulamentação e controlo dos mares tem, na sua génese, crescentes e imperiosas razões de ordem ambiental, económica e de segurança. Assim como se identifica um interesse partilhado, E-M's e UE, no cumprimento do trabalho estabelecido na Política Marítima Integrada europeia (PMI<sup>14</sup>), para alargar o seu tratamento e definir uma abordagem integrada civil/militar da política para o mar, com vista a proteger o domínio marítimo da União, bem como as questões relativas a prejuízos, riscos e ameaças, o que faz da vigilância marítima uma pedra angular destas políticas, mas aqui, ao contrário da gestão dos recursos nacionais e inerente riqueza, domínio em que facilmente se compreende o interesse comum na partilha da responsabilidade de controlo e execução.

É preciso aprofundar o que o TL diz, mas acima de tudo “o que” e “a quem” consente o quê, até porque o mais fundamental e seguro, será a tarefa estratégica da ocupação efectiva, como nos ensina a nossa história no tocante a desfechos quando nos faltam as capacidades para prosseguir a missão, como aconteceu com a não ocupação do *hinterland* africano nos finais do século XIX. Com ou sem federalismo, o certo é ficaremos sempre melhor defendidos, em relação a essa finalidade estratégica de uso do mar, quanto mais controlarmos e ocuparmos o mar que nos pertence, porque só assim teremos voz credível, com força política e razão moral, para influenciar as decisões a tomar no âmbito das políticas comuns ou integradas relacionadas com o mar, sejam elas de pesca, marítima, de vigilância e policiamento ou de exploração de recursos, das quais teremos de participar activamente, para não ficarmos rendidos ao mero estatuto de destinatários de decisões de outros.

O filósofo José Gil<sup>15</sup> resumiu, numa frase notável, a essência dos nossos problemas – “*se a Europa entrou em nós, nós ainda não entrámos na Europa*”; esta diagnose ainda nos parece mais certa no caso da nossa realidade marítima. Isto é o cerne da questão. A realidade é que nós somos, em hábitos, costumes e práticas, uma espécie de barco em deriva estratégica algures entre a Europa e o Atlântico, Norte e Sul ... e agora também a China.

A clarividência sobre o devir começa e acaba numa estratégia nacional exigente de escolhas claras em relação a algumas prioridades e ao uso dos poucos recursos disponíveis, mas exige, acima de tudo, uma liderança, um governo e uma elite política que pensem e actuem em função desse ideário estratégico. Julgo que não valerá interrogarmo-nos se tem sido isso, realmente, que não temos tido e que nos vem faltando, de há muito.

<sup>14</sup> A propósito da PMI, refira-se que a CE publicou numa Declaração o seu *Relatório de Progresso*, em 15OUT2009, abrangendo questões marítimas focalizadas nas políticas social, ambiental e económica, registando o seu desenvolvimento desde 2007.

<sup>15</sup> *Portugal Hoje, O medo de existir*, publicado em 2004, p.71.

## 5. Especulação prospectiva

Neste ponto e tentando ir um pouco para além da actual crise do euro, visaremos perscrutar o corrente ano e o horizonte a prazo mais longo, a partir da extrapolação de algumas linhas de força e tendências que a conjuntura europeia nos sugere.

Para o corrente ano (2012), não imagino uma crise fatal (pese embora o alerta da presidente do FMI para os riscos de uma depressão a nível da economia mundial), assim como não antevejo o fim dos actuais problemas económicos.

Admitirão muitos que será o ano do tudo ou nada para a Europa; outros acreditarão num grande salto qualitativo no processo da integração europeia, com a criação de uma união orçamental e a emissão de *eurobonds*; alguns outros montam já o cenário do processo desintegrador da ZE.

Ora, no meu ponto de vista, não tenho por credível nenhum destes cenários, em particular o do colapso da ZE, que, a acontecer, representaria uma calamidade económica e financeira de tal forma gravosa, que o BCE estaria obrigado a remover, num instante, a relutância de Berlim quanto a uma possível intervenção no mercado das dívidas soberanas de ITA e ESP, como forma de ajudar esses países a prosseguir as reformas estruturais de que necessitam.

São portanto convicções favoráveis ao euro, que nos seus dez anos de vida se fez a segunda moeda mais importante da economia mundial, com uma estabilidade, quer interna, quer externa, que se bate com a do dólar americano e mais estável do que o marco na sua última década. Só neste início de ano, a função refúgio do dólar reavivou, renunciando uma tendência no sentido da sua reapreciação, que a subida de 1,6% face a um cabaz de divisas internacionais<sup>16</sup>, parece confirmar.

Poderemos ter, à semelhança com uma certa retoma do dólar na primeira metade de 2012, um fim potencial para a crise da ZE a tomar forma ao longo do seu segundo semestre, a par de uma maior clarificação relativamente à forma como será feita a "aterragem" da economia chinesa. Eis porque sou um pouco tentado a entender toda a narrativa sobre uma alegada "crise do euro", muito mais como uma conversa fiada com a conivência especulativa dos media, jornalistas e políticos, do que propriamente um relato verdadeiramente fidedigno da realidade.

Passando agora a uma perspectiva temporal mais dilatada, julgo útil uma breve alusão à envolvente mundial, nomeadamente na vertente económica, na ponderação dos riscos e ameaças que se perfilam no horizonte da próxima década.

---

<sup>16</sup> Índice dólar da *Intercontinental Exchange* que calcula o valor da divisa americana face a um cabaz composto pelo euro, iene, libra, franco suíço, dólar canadiano e coroa sueca, cujo valor subiu 1,46% ao longo de 2011, já depois de um ganho de 1,5% no ano anterior e pela primeira vez em dois anos consecutivos, desde 2001. Este índice foi de 70,6 em MAR08, 80,3 em 1991 e, actualmente situa-se nos 79,9. (fonte: Liz Capo McCormik, "As notícias do declínio do dólar foram claramente exageradas", in Público, de 09JAN11).

“Os desequilíbrios crónicos das finanças públicas e o agravamento das desigualdades sociais são os principais riscos para a economia mundial”, citando a principal conclusão de um recente Relatório<sup>17</sup> do Fórum Económico Mundial (FEM).

Para o período em causa foram elencados os 50 maiores riscos agrupados pelas seguintes categorias: 1º - Económicos – desequilíbrios orçamentais crónicos; 2º - Sociais – crescimento insustentável da população; 3º - Ambientais – aumento da poluição ambiental; 4º - Geopolíticos – fracasso da governação a nível mundial; 5º - Tecnológicos – falhas nos sistemas críticos.

Ainda segundo o citado relatório, o receio de recessão económica e de agitação social ameaça lançar as “sementes da desordem” e comprometer a globalização, alterando a ordem das preocupações, agora menos ambientais e mais socioeconómicas. Há alguns riscos que merecem especial preocupação (por constituírem uma forte ameaça ao crescimento mundial, no sentido em que podem gerar fenómenos de nacionalismo, populismo ou protecționismo): não resolução dos problemas das finanças públicas, que estão na origem da crise europeia das dívidas soberanas, fazendo crescer a possibilidade de uma falência sistémica do sistema bancário de regimes monetários, como o euro; aumento das disparidades de rendimento; e de eventuais guerras por recursos naturais. Tratam-se, efectivamente, de riscos que potenciam o crescimento do fosso entre ricos e pobres, o crescente desemprego jovem e o aumento do número de reformados dependentes de Estados endividados, esboçando um mundo em que, pela primeira vez em milhentas gerações, os progenitores já não acreditam que os seus descendentes venham a gozar de um melhor nível de vida do que o seu, pelo contrário. Neste quadro de algum melindre, é possível extrair um aviso relativo a este conjunto de “sementes da desordem” que estão a ser lançadas e que poderão pôr em causa os próprios progressos da globalização.

A ameaça nacionalista e xenófoba, para não falar na tentação protecționista, é uma ameaça que a Europa tem de levar em boa conta, porque na sua versão moderna não deixa de ser o resultado do nacionalismo na diversidade das soluções, internas e concretas, verificadas historicamente em cada país. Goste-se ou não, é indelmentável que a herança da Europa advém de um antecedente nacionalista, que subjaz às jovens realidades da “comunidade” e “união” e continua a dar corpo ao célebre conceito da “*Europe des Patries*”, atribuído ao General De Gaulle.

Estas circunstâncias levam-me a concluir, por outro lado, que o futuro da Europa ainda tem o cordão umbilical muito preso a essa sua génese. Em defesa desta tese, alinha-se o argumento de a Europa ser composta por nações antigas, com uma grande diversidade de populações e respectivas línguas, identidades e culturas, e, por conseguinte, parece-nos abusivo concebê-la como uma realidade passível de dissolução num qualquer “*melting pot*”, pelo menos num futuro próximo. Daí que se tenha por condenada ao

<sup>17</sup> Relatório do Fórum Económico Mundial / FEM, divulgado em 11JAN2012 e agendado para discussão/aprovação no encontro anual do FEM, de 25 a 29JAN12, em Davos, Suíça. Elaborado com base num estudo realizado a partir de inquéritos a 469 especialistas do mundo académico, empresarial e governamental.

fracasso qualquer iniciativa ou fuga em frente, rumo a um federalismo “à la minute”, especialmente se não cuidar de digerir a diversidade das idiossincrasias nacionais e de respeitar um longo e adequado período de “fermentação”.

Entretanto, admitimos que, numa versão mitigada, a Europa ensaie, sob modelação alemã, uma estrutura integrada de governação económica para a ZE, aliviada, contudo, de outros elementos estruturantes do sistema federal, como é o caso da identidade e cidadania. Não serão expectáveis saídas da ZE, como indicia a opção tecnocrata na governação grega e italiana, em sintonia com a ortodoxia alemã e elucidativa da insistência de Berlim na receita da austeridade para dar a volta aos desequilíbrios financeiros e à falta de competitividade de vários países do Sul. Agora se o remédio resulta, isso já é outra questão e um desfecho em aberto.

Todos os sinais políticos indiciam que Merkel fará um último esforço para manter na ZE o pleno dos actuais membros da “eurolândia”. Prevejo também um BCE mais interventivo, especialmente no 1º semestre de 2012, comprando títulos de dívida pública dos países sob pressão dos mercados e financiando os respectivos sectores bancários, pelo menos até o FEEF ver aumentada a sua dotação e reunir as condições para cumprir o plano de capitalização da banca. Essa actuação será fundamental para conduzir a Europa, sem perigos de implosão, até uma eventual revisão dos tratados pretendida por Berlim e à plena instauração de um governo económico, projectos que terão sempre que contar com um período considerável de maturação.

Restaurar a confiança na ZE, assim como recuperar os valores da solidariedade e coesão, serão tarefas urgentes e fundamentais, onde a Alemanha jogará um papel decisivo, dado o seu estatuto de centro e motor do desenvolvimento industrial, financeiro e comercial, na alavancagem da riqueza e ressurgimento económico do Velho Continente.

Cada uma das nações europeias, em 2050, representará apenas uma ínfima fracção (menos de 1%) da população mundial. Se queremos conservar a importância da Europa no mundo global, só em conjunto será exequível a prossecução desse objectivo e, nessa medida, é do interesse estratégico, de longo prazo, dos parceiros europeus, a cooperação integradora, sob pena de se auto-marginalizarem, a si e à própria cultura europeia, do xadrez internacional.

Não comungo da visão catastrófica de que a Europa tem pela frente uma decadência irreversível e em que os outros países serão as estrelas do século XXI. Uma renovada Europa, para já não federal, acabará por vingar, sem que nos devamos admirar do peso da Alemanha contemporânea, um peso, aliás, único e proporcional ao de país mais populoso, com a maior e mais dinâmica economia.

Se os europeus conseguirem ter a coragem de uma postura político-institucional mais pró-activa e atenta a derivas directoriais e a força para uma regulação eficaz dos mercados financeiros, então podemos no médio prazo tornarmo-nos numa zona de estabilidade; de outra forma, o peso da Europa continuará a diminuir e o mundo a evoluir na direcção de um “duovirato” entre Washington e Pequim. Recuperar esse estatuto de influência geopolítica no plano mundial não será desafio menor, nem tarefa fácil. Mais do que a economia financeira, está em jogo a economia real, a economia da produção

e do crescimento, hoje em perda relativa, sob a ameaça de outras áreas económicas de pujante emergência e de onde sopram os ventos adversos da globalização, concorrência e competitividade.

É a esses novos ventos que a Europa não terá muito mais tempo para se adaptar, sabendo das desiguais regras de jogo que fragilizam os direitos adquiridos e os pilares da obra-prima do século XX que foi e ainda é o Estado social europeu.

Mais uma vez a Europa tem de fazer jus à sua História, feita de tensões entre condicionalismos nacionais (eleições, tribunais, coligações, opinião pública, imprensa, cansaço de pagar a conta de terceiros) e estratégias comunitárias (agricultura, concorrência, pescas, mercado interno, moeda, etc.). Para desilusão dos euro-idealistas e euro-pessimistas, assim irá perdurar a velha Europa!

## 6. Notas conclusivas

A crise da dívida soberana e do euro transformou-se numa crise política séria da ZE, a questionar a própria existência do projecto europeu como um todo.

A encruzilhada por que passam os E-M's mantém-se: avançar para uma maior convergência e integração económicas, ou aceitar a cisão ou o desmembramento.

Que futuro para a ZE e a moeda única? Sem escamotear a gravidade da situação, afigura-se razoável atribuir uma baixa probabilidade ao fim da ZE, com o euro a resistir às hesitações dos líderes europeus, às agressivas notações das agências de *rating* e ao persistente nervosismo dos mercados.

O euro manter-se-á porque o seu desaparecimento arrastaria consequências verdadeiramente dramáticas para a UE e para cada um dos E-M's, encorajando a que tudo se faça para evitar o fim do sonho europeu. Mas a sobrevivência da ZE e do euro começa a ter um preço: o da liderança directorial da UE, como contrapartida da resolução da crise.

A condução dos destinos da UE pode tornar-se menos democrática e mais determinada por Berlim e, um pouco, por Paris, que encontrarão uma oportunidade e terreno propícios à imposição das suas ideias e regras, dado o estado de necessidade de alguns dos membros da "eurolândia" (GRE, IRL e POR, vergados aos efeitos do programa de ajustamento; ITA e ESP aflitos).

Admitindo que esta conjuntura difícil terá uma saída, ao devir europeu apresentam-se duas opções extremas: desistência do projecto de integração (pouco provável, porque condenaria a Europa ao empobrecimento e irrelevância internacional) ou a criação de uma estrutura de governação económica europeia, enquanto etapa de uma extensa caminhada em direcção a um longínquo federalismo político, se alguma vez vier a ver a luz do dia.

Impõem-se soluções pragmáticas que combinem moderação com equilíbrio. Se a Europa seguir a via rápida da união política, cedo detectará barreiras difíceis de ultrapassar e, aí, poderá conduzir-se ao desastre total; por outro lado, uma união que não funcione economicamente enquanto tal, fica desprotegida de crises sistémicas, indutoras, por sua vez, de disfunções políticas graves.

No meio-termo poderá estar a solução virtuosa, especialmente se puder contar com uma Alemanha que esteja na Europa, com a Europa e pela Europa, sendo certo que essa mesma Europa, continuará, neste início de século, constituída por Estados nacionais, cada um com a sua língua, história e cultura próprias.

É verosímil que, no médio prazo, a UE não se torne num Estado federal, mas também não pode degenerar numa mera e acomodada aliança de estados, devendo, antes, manter-se como união dinâmica e evolutiva. Já no longo prazo, pouco importará a previsão, porque, legitimado pelo profético vaticínio de John Maynard Keynes, “... aí, estaremos todos mortos ...”.

Este é o tempo e a circunstância em que a Europa precisa de aprender com a História e de olhar para o futuro com objectivos e estratégias claras, afirmando-se, num patamar de União solidária, coesa e convergente, e na Defesa também ... com a “solidariedade transatlântica”. De tudo isto, dependerá a prosperidade dos seus povos e E-M’s, bem como a sua relevância na cena internacional.

Parafraseando a novel presidente do FMI, Christine Lagarde, acerca da crise económica europeia e mundial, diria que, sobre o futuro, também eu “...*estou desesperadamente optimista...*”.

# OS ESPAÇOS ESTRATÉGICOS DE INTERESSE NACIONAL

Comunicação apresentada pelo académico  
João Brandão Ferreira, em 31 de Janeiro

## Introdução

*“Por meios indirectos descobrir direcções para actuar”*

Shakespeare – *Hamlet* Acto II, Cena I

A perda dos últimos territórios e populações que nos restavam da extraordinária expansão marítima dos portugueses marca, indelevelmente, o fim de um ciclo da História de Portugal e o início de um outro.

Dissemos “os últimos territórios”, mas queremos corrigir a imprecisão: os arquipélagos dos Açores e da Madeira não estão incluídos, pois escaparam à amputação registada, querendo-nos reportar ao Tratado de Alcanizes de 1297, que estabeleceu em termos de Direito Internacional a configuração do território continental português. Neste âmbito, porém, não podemos ignorar a usurpação do território de Olivença e seu termo, ocupadas ilegalmente pela Espanha, desde 1807, sem dúvida desde o Tratado de Viena, de 1815.

A alienação de Cabo Verde, Guiné, Angola, Moçambique, S. Tomé e Príncipe, Macau e Timor conhecida em certos meios como “Descolonização”, nos idos de 1975, bem como o reconhecimento “de jure” por parte do Estado Português, da soberania da União Indiana, sobre Goa, Damão e Diu – que resultou de uma inconcebível agressão militar por parte daquele país – podem e devem ter, uma leitura política e outra estratégica. A junção de ambas temperadas com os restantes “aports” de índole sociológica, resultará, um dia, depois de filtradas as perturbações ideológicas e interesses individuais ou de grupo, na versão equilibrada da História de todo este período da vida nacional.

Hoje vamos ater-nos à leitura estratégica, pois é esta que está directamente ligada ao título e objectivo da palestra, sem esquecer, por óbvio, que a estratégia está sempre a jusante dos objectivos políticos traçados – embora os possa condicionar, juntamente, com a geopolítica e a geoestratégia.

Sobretudo torna-se necessário tomar consciência e meditar nas consequências dos eventos então ocorridos, durante o período temporal iniciado com o golpe de estado de 25 de Abril de 1974, que se prolongou até 25 de Novembro do ano seguinte, mas que só terminou verdadeiramente com a independência de Timor e a incorporação de Macau na soberania chinesa.

Ora o ocorrido – independentemente dos juízos de valor que se possam fazer – a tal leitura política – teve incontornáveis efeitos estratégicos e geopolíticos da maior gra-

vidade. O primeiro tem a ver com a perda, num curtíssimo espaço de tempo, de 95% do território e cerca de 60% da população onde flutuava a bandeira portuguesa.

Da presença em quatro continentes e três oceanos e fronteiras com 14 países, passámos à velha definição de Zurara: “Por um lado nos cerca o mar e por outro temos muro no Reino de Castela”. Podemos englobar esta factualidade no âmbito das consequências “materiais”.

Porém, esta perda material e o modo como tudo se processou, veio a causar um profundo trauma psicológico na população portuguesa (seguramente pior do que a perda do Brasil!) por ter atingido profundamente o esteio identitário da nação e a sua auto-estima. Este particular representa o âmbito espiritual da questão, o mais importante de todos.

Tudo isto associado às vicissitudes sociais e políticas, entretanto ocorridas, tem inibido, até hoje, que se faça uma discussão verdadeiramente livre e pragmática de todos os eventos, que ajude a nação a fazer as pazes consigo própria e permita que as elites das diferentes áreas da vida nacional, enfrentem o futuro e possam conduzir o país em trilhos adequados e seguros. Nada se poderá fazer de positivo sobre bases falsas, interpretações erradas ou preconceitos pessoais ou de grupo.

É o nosso futuro como país, que pretendemos independente, o seu devir colectivo, que está em causa.

E é nesse âmbito que se torna imperioso tratar dos espaços de interesse estratégico para Portugal e as principais estratégias a neles desenvolver. É esse o nosso objectivo.

## **A Sociedade Portuguesa de 1974 ao Presente**

*“Uma Nação que confia em seus direitos, em vez de confiar em seus soldados, engana-se a si mesma e prepara a sua própria queda<sup>1</sup>.”*

Em termos sociais e políticos a Revolução que se seguiu ao golpe de estado ocorrido em 25 de Abril de 1974, foi como se o paredão de uma grande albufeira tivesse explodido: a água jorrou fora, em catadupas invadindo as margens de uma forma anárquica.

Quando, muito a custo, após 25 de Novembro de 1975, se conseguiu voltar a colocar a água (isto é, o povo e os políticos) dentro do leito do rio – uma sociedade organizada em Estado/Nação – decretou-se oficial e oficiosamente, que o dito leito não voltaria a ter margens ou tendo-as, seriam muito flexíveis. E quanto a “barragens” estávamos conversados, eram passado e negro.

Foi a época de grandes mudanças comportamentais, de querer experimentar tudo e de tudo ser posto em causa.

As convenções sociais quase ruíram, as instituições nacionais foram seriamente abaladas, a disciplina social anarquizou-se.

---

<sup>1</sup> Rui Barbosa.

A estrutura familiar, o ensino e a vida nas empresas foram sacudidas por uma agitação avassaladora. Ruíram conceitos e preconceitos e o que era bom ontem, passou a mau hoje. Ficou tudo baralhado de referências.

A situação mais gravosa que adveio – se assim se pode qualificar – foi a tábua rasa que se fez da hierarquia: a hierarquia na política, nas FAs, nos órgãos do Estado, nas empresas, nas escolas, na família. Falhada a tentativa de, sobre estes escombros, instalar um regime totalitário, ficámos assim.

Ora a hierarquia é fundamental para manter uma disciplina e originar uma ordem. É um requisito para haver autoridade. Ficámos, pois, sem autoridade, ou seja sem a capacidade de poder decidir e de implementar decisões sobre todo o largo espectro da vida nacional.

As leis que se fizeram espelharam toda esta situação, e ainda espelham.

Toda a gente achou, a começar nas forças políticas que despontaram um pouco por todo o lado, cujas mensagens eram ampliadas extraordinariamente pelos “media”, que o futuro seria cor-de-rosa e que todos os cidadãos tinham direito a ser bafejados com essa cor. Daqui nasceu a “ditadura” dos direitos sobre os deveres, o que também ficou consagrado nas leis, desde Constituição da República ao Código Penal, dos Regulamentos das Escolas ao Código do Trabalho. Restou apenas uma excepção: os regulamentos militares mas, à custa de muita insistência lá os conseguiram, também, esfarelar.

Nem os seminários escaparam...

A pouco e pouco (levou cerca de 10 anos), a situação foi normalizando, os excessos mais extremos foram burilados e os diferentes sectores da sociedade foram-se adaptando às mudanças ocorridas. A demagogia da luta política/partidária manteve, sem embargo, o excessivo predomínio dos direitos sobre os deveres, o laxismo na instrução e no aparelho judicial e a conflitualidade nas relações de trabalho.

Acabou-se com o serviço militar obrigatório (um erro trágico) e com qualquer espírito de serviço à Nação. O único dever que restou foi o de pagar impostos!

Por outro lado deixaram de fazer escola, um conjunto de preceitos morais, como honradez, lealdade, solidariedade, esforço, poupança, probidade, prudência, etc., que eram enformadores da sociedade.

A boa educação degradou-se e o esbatimento da “censura” social desregulou e desbragou a vida do dia-a-dia.

Tudo isto aumentou os níveis de insegurança, criminalidade e falta de vergonha.

O atraso no desenvolvimento do interior do país, e a atracção do litoral, despovoou os campos e as aldeias, ao passo que se criou nas cinturas das grandes cidades – sobretudo Lisboa e Porto, mas também, em Braga, Leiria, Setúbal, Coimbra e outras – uma população sub urbana algo desenraizada e com problemas próprios. Os conflitos gerados nos Palop's após a independência, a pobreza em largos espaços da terra e o facto de os portugueses passarem a recusar exercer determinadas actividades profissionais, levaram à vinda para Portugal de várias centenas de milhares de emigrantes.

A situação social voltou a agravar-se há cerca de 10 anos com o aparecimento em força de “temas fracturantes” e também com o ataque à religião cristã, nomeadamente aos católicos, num esquecimento imprudente dos erros da Primeira República.

Em síntese, podemos afirmar que vivemos uma tentativa de implantação de uma “ditadura ideológica e de costumes”, misto de jacobinismo serôdio da Revolução Francesa e de ideias derivadas (e actualizadas!) do Maio de 68, em França, cuja disseminação é propalada pela maioria dos órgãos de comunicação social (com aumento exponencial a partir das emissões dos canais de televisão privados).

Em tudo isto abunda o relativismo moral, que virou as referências e o “norte” de pernas para o ar; a Teoria do “Bom Selvagem” inventada há mais de 200 anos pelo genebrino Rousseau, que tem levado a uma desresponsabilização colectiva, e a ideia de não colocar todos os “ovos no mesmo cesto”, o que estilhaçou a autoridade e a capacidade de se obterem resultantes na vida individual e colectiva. Em complemento fomentou-se um individualismo, egoísmo e hedonismo feroz, centrando-se a vida da sociedade e a própria existência, no “eu”. E, claro, de propaganda avassaladora relativa a consumismo.

Hoje vive-se a correr. Não há tempo para reflectir, nem para abarcar e digerir a complexidade de tudo. O materialismo domina o espírito.

Não é só a economia e as finanças que se pretendem globais. A informação já o é, e verte sobre todos nós dilúvios de notícias. Tudo condiciona tudo.

É uma sociedade neste estádio, de que apenas tentámos dar um retrato breve, em que todos teremos de obrar o futuro e as estratégias que se conseguirem delinear. Sem entender isto e ter tudo isto por base, não se obterá sucesso em nada.

A crise económica e financeira internacional, que se estará a abater sobre nós, actualmente no seu clímax, vai obrigar a repensar toda a nossa maneira de ser e estar.

Há sempre males que vêm por bem.

## **Principais Erros Estratégicos dos Últimos 35 Anos**

*“A perda de Portugal foi de puro-sangue e, por isso, o ministro espanhol que não pense constantemente na reunião ou não obedece à lei ou não sabe do seu ofício?”*

Os erros políticos e estratégicos feitos após a situação política e social começar a estabilizar nos fins dos anos 70 do século XX, foram muitos, foram graves e foram profundos. E o primeiro de todos eles foi o de não se começar por fazer um estudo da situação avaliando as consequências do pós 25/4 e fazendo um estudo do potencial estratégico que nos restava a fim de traçarmos uma estratégia para o futuro que nos pudesse proporcionar a Segurança, a Justiça e o Bem-Estar (por esta ordem) que permitisse ao País enfrentar o seu dever, de um modo sustentável.

Deste modo vou tentar elencar, em termos muito sucintos, os principais erros efectuados, agrupados em diversos âmbitos.

---

<sup>2</sup> José de Carvalho y Lencastre (Ministro de Estado ao tempo do Rei Fernando IV, de Espanha).

### **Âmbito Psicológico**

O terramoto político e social porque passámos, provocou um corte traumático com o passado.

Por outro lado desarmou-se psicologicamente a população para a Defesa da Pátria (agora seríamos amigos de todos e todos seriam nossos amigos; e se houvesse algum problema lá estaria a NATO para nos defender...); e também para o trabalho e os sacrifícios (sem guerra, sem ditadura, sem exploradores), a Justiça e o bem - estar ia ser uma realidade para todos e depois de entrarmos na CEE, esta adesão garantia, só por si, a abundância e o Sol na Terra.

Ora tudo isto veio-se a revelar serem novos “fumos da Índia”.

### **Âmbito Político**

A Lei Fundamental do País – a Constituição da República – está eivada de erros, os quais têm sido corrigidos muito devagar tendo-se, na última revisão, agravado extraordinariamente a nossa individualidade, ao passar o primado das leis para Bruxelas.

O Sistema Político que se montou tem-se revelado cheio de deficiências e inadequações e os actores políticos têm-se, até hoje, recusado obstinadamente a discutir a melhoria do sistema – o que representa a própria negação da Democracia.

Adesão à CEE sem o país estar preparado para tal e sem referendo que, dada a importância da decisão, se justificava plenamente.

### **Âmbito da Soberania**

Desvalorização constante das funções do Estado relativas à soberania, nomeadamente as FA's, a Diplomacia e os Serviços de Informação.

As Forças de Segurança, aumentaram desmesuradamente mas a sua eficácia deixa muito a desejar porque simultaneamente deixou-se invadir as mesmas de uma miríade de sindicatos e associações; retirou-se-lhes autoridade e os tribunais não conseguem julgar adequadamente os processos que lhes chegam.

### **Âmbito da Justiça**

Pura e simplesmente não é eficaz nem eficiente e está perfeitamente desajustada para a sociedade em que deve actuar. A “justiça” deixou de ser o estádio a atingir, e passou a ser um simples exercício deletério do Direito.

### **Âmbito Económico**

Abandono do Mar em todas as suas vertentes.

Abandono do sector primário.

Reconversão muito lenta do sector industrial.

Grande dependência do exterior a nível energético.

Alienação por parte do Estado de número considerável de empresas “estratégicas”.

### **Âmbito dos Transportes**

Aposta nos “TIR” em vez do caminho-de-ferro.

Excesso de auto-estradas.

Gestão ruinosa do sector de transportes do Estado.

Portos e aeroportos pouco competitivos.

Transportes marítimos quase inexistentes.

### **Âmbito Financeiro**

Privatização pouco cuidada de instituições financeiras.

Crédito desregulado.

Falta de estratégia clara para o apoio à Economia.

Completa incapacidade (induzida ou real), dos órgãos reguladores do sistema financeiro em preverem o futuro.

Adesão ao Euro sem o país ter condições para tal e, novamente, sem referendo.

### **Âmbito Social**

Envelhecimento da população e demografia negativa (um problema gravíssimo de que ninguém quer falar).

Relativismo Moral galopante, acompanhado de temas fracturantes.

Ditadura dos direitos sobre os Deveres.

Crescente insegurança, corrupção e materialismo.

Assimetrias graves na distribuição da população pelo território.

Passemos, então, ao cerne do nosso tema, os:

### **Espaços Estratégicos de Interesse Nacional (EEIN)**

*“É necessário haver Armadas no mar que guardem as nossas costas, paragens, e nos assegurem dos sobressaltos que podem vir pelo mar, e são mais suspeitos que os de terra”<sup>3</sup>*

A importância do “espaço” foi teorizada no seio da Geografia Política e, mais tarde, pela geopolítica, a ciência que relaciona os acontecimentos políticos com a geografia.

Os elementos que se podem considerar mais estáveis, da geopolítica são, justamente, a geografia e o carácter do povo. A geografia não muda – vivemos, portanto, numa “ditadura” geográfica – e o carácter do povo, muda muito devagar, quando muda.

A relação entre o espaço e a actividade humana é, pois, o cerne da geopolítica. Deste modo o controlo de um espaço terrestre, marítimo ou aéreo, representa um poder potencial, pronto a transformar-se em Poder. Quanto maior o espaço, maior o poder.

---

<sup>3</sup> Padre Fernando Oliveira.

E o poder – o poder efectivo – é aquilo que, em primeira instância, condiciona ou influencia, as relações internacionais e garante a sobrevivência dos povos politicamente organizados.

O espaço deve, pois, encarar-se sob uma perspectiva dinâmica que o torna um vínculo geográfico de um qualquer poder inserido num quadro geopolítico de referência, e um cenário estratégico vigente. O espaço e o homem estão ligados por uma relação telúrica que se vai desenvolvendo ao longo do tempo, com o evoluir das diferentes comunidades. Daí a força que atrai os homens a virem acabar os seus dias nas terras que lhes deram berço, ou onde os laços afectivos se tornaram mais intensos.

O conceito de “espaço” pode ser decomposto em três dimensões:

- Uma dimensão horizontal que abrange a extensão, localização, morfologia, clima, geologia e recursos naturais;
- Uma dimensão vertical, que é consequência da actividade do próprio homem e do seu relacionamento com os factores sociais (demografia, economia, cultura, tecnologia, etc.);
- Uma dimensão temporal que resulta da interacção das componentes anteriores.

É dentro destes “espaços” que uma entidade política define os seus objectivos, defende os seus interesses, orienta a suas estratégias e projecta a Ideia que tem de si mesma, relativamente a outras unidades políticas. Tudo isto para alcançar as “aspirações utópicas” do estado moderno, a saber: a Segurança, a Justiça e o Bem - Estar – por esta sequência, já que a ordem dos termos não é arbitrária...

Os actores políticos principais, do mundo contemporâneo, ainda são os estados-nação, seguidos das organizações internacionais para o desenvolvimento económico e de segurança. Para regular e resolver os diferendos entre eles, que podem surgir de conflitos de interesses, existe a Organização da Nações Unidas, que se pretende seja a principal fonte do Direito Internacional.

Infelizmente a eficácia prática deste organismo tem deixado muito a desejar, não sendo raro que os conflitos se dirimam à sua margem e, ou, pelo “direito da força”.

Finalmente, é necessário ter em mente a “aceleração” do tempo histórico e o avanço tecnológico, que originou uma contracção da componente temporal do espaço, uma globalização das actividades e a possibilidade de se tomar conhecimento de qualquer evento, em tempo real, a qualquer hora e em qualquer parte do globo.

O território nacional ocupa, em termos de extensão a 108ª posição entre os 192 países existentes, entre a Hungria e a Jordânia (192 países que fazem parte da ONU, 203 na totalidade – dados referentes a Fevereiro de 2008).

Já relativamente ao PIB *per capita*, Portugal encontra-se (a dados de 2009), no 35º lugar, ao passo que na lista do índice de desenvolvimento humano, aparece na 28ª posição.

Mas se ao território, juntarmos o mar português (águas territoriais mais ZEE), Portugal salta para o 11º lugar a nível mundial! E se considerarmos o espaço ocupado pela ZEE proporcionalmente ao território terrestre, o nosso país passa para 1º lugar no mundo, se excluirmos alguns micro estados insulares.

Deste modo podemos avaliar a importância do mar em termos de segurança, desenvolvimento económico e de liberdade e flexibilidade estratégica, para o presente e futuro da Pátria portuguesa.

Por EEIN entende-se toda a superfície terrestre, marítima e aérea que possa ser relevante para os interesses nacionais, quer seja no âmbito da soberania, segurança (incluindo defesa avançada), económica ou de projecção de poder ou influência. Não deve, pois, falar-se de “espaço” mas sim de “espaços”, que podem ser contíguos ou não, mas cujas valências devem ser complementares. Às eventuais superfícies marítimas e aéreas que possam existir entre o EEIN, chamar-se-á de “espaço interterritorial”.

O núcleo “duro”, se assim se pode chamar, do território nacional é constituído pelo Continente (89.000 Km<sup>2</sup>), o Arquipélago da Madeira (800 Km<sup>2</sup>), o Arquipélago dos Açores (2.300 Km<sup>2</sup>), e o espaço aéreo e marítimo adjacente de soberania plena que vai respectivamente da superfície até à Tropopausa (cerca de 50.000 pés, ou 17 km) e 12 milhas na perpendicular da linha de costa. A tudo isto deve juntar-se a Zona Económica Exclusiva (ZEE), 200 milhas náuticas de mar na perpendicular da linha de costa; e as Regiões de Informação de Voo (FIR), de Lisboa e Santa Maria. Tanto a ZEE como as FIR representam áreas de soberania não exclusiva, abrangendo a primeira uma área de 1.700.000 km<sup>2</sup> – a maior da UE – sendo a extensão das FIR de, respectivamente, 683.683 km<sup>2</sup> e 5.126.635 Km<sup>2</sup>.

A tudo isto se deve acrescentar o alargamento da Plataforma Continental (PC), que não é mais do que a extensão da ZEE das 200, para as 350 milhas náuticas, o que alargará a área imersa de interesse nacional em mais 2.150.000 km<sup>2</sup>.

Este alargamento já foi submetido à ONU, aguardando-se a sua autorização, o que terá força de lei no Direito Internacional.

Desta forma, a união dos três núcleos do território nacional e áreas adjacentes constitui o conhecido “triângulo estratégico português” constituindo, por isso, um EEIN fundamental no âmbito da identidade e individualidade nacional, onde se inclui a segurança e defesa das linhas de comunicação marítima e aérea.

Neste momento é mister introduzir o actual conceito de fronteira, ou de fronteiras.

Destacamos:

A fronteira da Soberania é aquela que, desde sempre, coincidia com as fronteiras de cada entidade política. Representava o seu território, aquele que, no mais das vezes, resultou de inúmeros conflitos, guerras e tragédias, acordos políticos e muito sangue derramado. É aquele que por norma os povos e os seus representantes consideram o seu “santuário”. Por ele, os homens morrem, pois é considerado de importância vital e inegociável.

A fronteira da Segurança não se limita, porém, à fronteira da soberania pois está para além dela, ou muito para além dela, dependente dos recursos, meios e ameaças existentes. A fronteira da segurança tem a ver com a desejabilidade de se poder detectar, identificar e interceptar (combater) as ameaças o mais longe possível das nossas fronteiras naturais. A “extensão” desta fronteira variará com as ameaças eventualmente identificadas e previsíveis e o seu grau de letalidade, bem como com os meios disponíveis para lhes fazer face.

Seguindo esta lógica, sobretudo para os pequenos países/potências, identificadas que foram interesses comuns e, ou, ameaças comuns, faz todo o sentido a criação de alianças, que permitam e potenciem uma melhor protecção mútua.

A construção de um conjunto de solidariedades entre países ajudará à coesão das alianças, mas ninguém se deve iludir que tal, por si só, não se sobreporá aos interesses de cada país. Ignorar esta realidade é preparar o caminho para ter grandes “desgostos” nas relações internacionais. Cada país tenderá, também, a criar e manter o máximo de autonomia possível dentro de cada aliança.

A fronteira que se segue é conhecida pela fronteira dos interesses. Estes interesses podem ser os mais variados, desde os económicos aos estratégicos, dos culturais à influência política. Esta fronteira raramente coincidirá com a fronteira da segurança. Fora da fronteira da segurança, abre-se a competição em todos os âmbitos e com a tecnologia e globalização actuais, não há “fronteira” para esta fronteira. O conjunto destas fronteiras leva, por sua vez, face aos antagonismos e interdependências existentes, a que se possam identificar áreas em que registam elos fracos no conjunto dos interesses de cada país são as fronteiras das vulnerabilidades.

Em grau diferente todos os países dependem de todos e ninguém se pode considerar auto-suficiente. E no mais das vezes a linha que se para a estabilidade da fragilidade é assaz débil...

Finalmente a “permeabilidade” de todas as fronteiras e o grau de desenvolvimento tecnológico e da letalidade de armamento, explosivos e diferentes agentes químicos, biológicos e radioactivos torna a disrupção da vida normal na sociedade, relativamente fácil, considere-se o caso do terrorismo internacional.

Por fim, o grau de ameaças que cria todo o tipo de vulnerabilidades e o seu grau de perigosidade, pode extravasar os actores políticos da cena internacional para poderem pôr em causa o próprio equilíbrio natural do mundo como o conhecemos. Se a isto juntarmos o continuado aumento da população, a sobre exploração dos recursos naturais e a “agressão física” ao planeta e à atmosfera que o envolve, podemos colocar em causa o delicado eco - sistema em que vivemos. Ou seja esta é uma fronteira global, sendo a responsabilidade de a “defender” de todos os humanos.

E sendo a terra, para além dos animais e plantas, justamente habitada pelos humanos há que considerar uma última fronteira, chamada da solidariedade. Não é uma fronteira física e não é possível definir os seus limites. Mas é uma “fronteira” que é necessário criar a todo o momento para se poder acorrer às diferentes desgraças que sempre se abatem sobre o globo. Esta fronteira não se limita à solidariedade, digamos que não é apenas filantropia, já que, cumulativamente, ou em primeiro lugar, se destina a aliviar as injustiças e desgraças várias que podem fazer revoltar diferentes camadas de população, transformando-as, assim, em ameaças à segurança colectiva. O desespero nunca foi bom conselheiro.

\*\*\*\*\*

A definição dos EEIN deve derivar do Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) deve dar origem ao conceito Estratégico Militar (CEM) e aos conceitos estratégicos dos outros ministérios que, até hoje, nunca foram formulados – o que constitui uma vulnerabilidade acrescida.

O CEM articula-se então, após análise geopolítica e geoestratégica do todo nacional – nas potencialidades e vulnerabilidades, na caracterização das ameaças previsíveis e no conceito de acção militar. Do CEM derivam as missões, o dispositivo e o sistema de forças (militares).

O CEDN já há muito deveria ter sido revisto para se transformar num Conceito Estratégico de Segurança Nacional (CESN), tornando assim o conceito mais abrangente e multidisciplinar.

Por outro lado o actual CEDN aparenta ser muito prolixo e genérico na definição de opções estratégicas, querendo “tocar” em muitos âmbitos, em simultâneo, com a consequente dispersão de meios e sem definição clara de prioridades. Algo que tende a dar para tudo resulta, normalmente, consequente em nada...

Inexplicavelmente o CEDN não se refere à Aliança Inglesa que - recorda-se – é a aliança política e de defesa mais antiga em todo o mundo e que está em vigor. Mais ainda, é a única organização internacional, exceptuando agora a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), que integramos e a Espanha está ausente, o que não deixa de ser uma realidade geopolítica e geoestratégica relevante.

A definição dos EEIN deve, assim, derivar de todo o articulado definido acima e deve ter a ver, fundamentalmente, com:

- Protecção mútua das diferentes parcelas do Território Nacional;
- Garantir a coesão do todo nacional;
- Evitar vazios estratégicos;
- Exercício da soberania plena ou mitigada sobre o território nacional, (aéreo, terrestre e marítimo), ZEE, FIRs e (futura) PC;
- Desenvolvimento de actividades económicas ou de investigação;
- Segurança à distância;
- Projecção de poder (político, militar, diplomático, económico, cultural);
- Potenciar alianças e aumentar a dissuasão;
- Aumento do Poder nacional (sem o que nenhuma unidade política tem liberdade estratégica ou sequer viabilidade existencial).

Tudo isto devendo ser harmonizado em termos de definição, coordenação e liderança política.

Os EEIN deverão ser, então, definidos em função dos diferentes cenários internacionais existentes, a análise das ameaças e riscos e nível de ambição nacional em termos de objectivos a alcançar e interesses a resguardar. Devem, ainda, ser analisados do ponto de vista das potencialidades e vulnerabilidades.

Deste modo considera-se:

**A.** O espaço Euro - Atlântico, constituído pelo triângulo político - estratégico fundamental que liga o Continente aos Arquipélagos da Madeira e Açores; as zonas económicas exclusivas; as FIR de Lisboa e Santa Maria e ainda o espaço interterritorial.

Todo este espaço pode ainda ser extraordinariamente aumentado com o alargamento da PC, cujo processo está em curso e que representa o maior ganho estratégico para o país desde 1974 e a maior extensão geopolítica, desde 1530 – data em que Portugal obteve a sua maior expansão territorial e marítima.

Este espaço articula-se e constitui-se numa plataforma entre a Europa (da UE e restante), os EUA, as Caraíbas e a América do Sul; finalmente, com a África do Norte e Ocidental.

Este espaço é o mais importante para Portugal e deve ser vigiado em termos aéreos, marítimos e terrestres; deve ser conhecido o mais profundamente nas suas vertentes físicas e deve ser “ocupado” permanentemente de modo a evitar-se “vazios” estratégicos.

É um espaço fundamental para o exercício da soberania e vital em termos de segurança e desenvolvimento económico e social. Ele representa o âmago da nossa identidade e individualidade.

**B.** O EEIN Regional abrange toda a Península Ibérica ocupada pela Espanha e todo o Norte de África desde a Mauritânia até à Tunísia e toda a bacia Mediterrânica Ocidental. É um espaço de segurança próxima e relativamente afastada, que encerra zonas de conflitualidade histórica com que nos defrontamos desde o início da nacionalidade. É pois um espaço que necessita uma vigilância atenta, pesquisa de informações e avaliação de intenções, constante.

Ao mesmo tempo é palco de um xadrez de relações entre estados de alguma complexidade, que requer uma análise política e estratégica, sem soluções de continuidade. Importa ainda procurar equilíbrios estratégicos que criem dissuasão mútua e evitar fragilidades que possam criar vulnerabilidades sérias. Este desiderato é crítico em relação à Espanha, por razões que seria ocioso explicitar, e deve contemplar todas as áreas do espectro em que se analisa o “Poder” dos Estados, com relevo especial para o âmbito psicológico – o mais perigoso de todos.

É um espaço onde não se pode descurar a afirmação cultural e identitária, bem como o factor económico, sobretudo, e mais uma vez, relativamente à Espanha, dado o incremento havido a seguir à entrada de ambos os países na CEE. Mas a importância económica também se estende ao Norte de África, donde importamos gás natural, onde temos interesses nas pescas e porque representa um mercado promissor para os produtos e a tecnologia portuguesa.

Por último é necessário considerar que toda a área abrangida concorre com Portugal em termos turísticos, o que importa acautelar dada a importância que tal indústria tem na nossa balança de pagamentos.

C. O EEIN seguinte prolonga o triângulo estratégico português até Cabo Verde. É já um espaço de defesa avançada e de projecção de poder. Cabo Verde é um dos pontos mais importantes para o controle aéreo e marítimo do Atlântico Sul. Este “triângulo” já tinha sido equacionado pelo Capitão Paiva Couceiro, num artigo da Revista da Artilharia de 1906, em reconhecimento do então nó de comunicações (telégrafo), instalado em S. Vicente.

A população de Cabo Verde é a mais evoluída de toda a África a Sul do Sahara, com excepção de algumas comunidades brancas da República da África do Sul (as existentes no Zimbabué estão praticamente destruídas). Cabo Verde é o único caso de relativo sucesso na retirada política portuguesa das terras do Ultramar (Macau é um caso à parte), e as suas gentes possuíam já um grau de integração muito avançado no projecto multi-racial e multi-continental português, de antanho, que só encontrava paralelo em Goa, Damão e Diu.

Por tudo isto, é do interesse nacional português criar os maiores laços possíveis com aquele arquipélago e atraí-lo a ser um “estado associado”, ou mesmo a ter um estatuto posterior, de “região autónoma”. Isto evitaria que eventuais apetites brasileiros e estado-unidenses (quicá angolanos), se consumassem sobre o território, ao passo que permitiria tentar incluir Cabo Verde na UE (se lá continuarmos) e aumentaria a nossa importância na NATO, ajudando a evitar que o órgão de comando e controlo daquela organização sito em Oeiras seja encerrado. Permitiria ainda que um futuro QG para África pudesse ser instalado em Cabo Verde, sem ser apenas sob a égide americana...

D. Continuando a projecção de interesses e de Poder, considera-se o EEIN definido pela triangulação, Cabo Verde x Brasília x Luanda.

Este espaço só será exequível de projectar e explorar dentro do âmbito da CPLP e complementando todas as FIR, ZEE e PC dos países membros da organização (e daqueles que se vierem a constituir membros).

Este desiderato permitiria dar uma consistência político - estratégica à CPLP, que serviria de esteio ao desenvolvimento de todas as outras áreas de cooperação. Este EEIN permitiria, outrossim, harmonizar os interesses brasileiros relativamente à contra costa africana (recorde-se que foi do Brasil que saíram as tropas que recuperaram Angola e S. Tomé, durante as guerras da Restauração); os cuidados do governos de Luanda relativamente a S. Tomé e à “concorrência petrolífera dos países do Golfo da Guiné, nomeadamente a Nigéria, ao passo que permite a Portugal ter mais peso numa eventual projecção da NATO para Sul, bem como no âmbito da Aliança Inglesa, face ao diferendo que opõe a Grã-bretanha à Argentina por causa das Falklands/Malvinas.

Por sua vez, é natural que este último país se sinta incomodado, se tal “espaço” ganhar consistência, devido à sua desconfiança e rivalidade com o Brasil. Já o Uruguai, que sofreu forte influência portuguesa e que está “entalado” entre aqueles dois colossos, poderia ver a CPLP com bons olhos. O mesmo já não se dirá da Espanha, a quem um

aumento da influência Lusa, certamente desagradará, devido aos seus interesses profundos, ibero-americanos, e à diminuição da sua liberdade estratégica para se expandir em África, como paulatinamente, tem estado a fazer.

**E.** Complementar a este “espaço”, considera-se a existência de uma área rectangular que cobre todo o território de Moçambique, a sua ZEE e FIR da Beira, e se expanda até uma linha que une o Arquipélago das Seicheles e a Ilha da Reunião.

Não se trata agora de unir a costa moçambicana à contra costa angolana, mas trata-se de proporcionar uma complementaridade estratégica com o EEIN anterior, evitar qualquer deriva de Moçambique para fora da CPLP e exercer vigilância em todo o Canal de Moçambique e Rota do Cabo, por onde passam grande parte do petróleo e gás natural produzidos no Médio Oriente, bem como a extensa quantidade de bens comerciais e minerais estratégicos, que abastecem o mundo ocidental. Esta rota terá uma importância acrescida caso o Canal do Suez seja interdito. Este espaço tem adquirido importância acrescida, nos últimos anos, por via do incremento substancial da pirataria marítima, grande parte da qual se produz ao largo da Somália.

**F.** Incluídos nos EEIN atrás referidos devem ser consideradas as três fronteiras do futuro: a exploração do Espaço, a exploração do leito dos Oceanos e a Antártida. São três áreas de actuação, sem dúvida, importantes para o futuro da Humanidade e que Portugal não deve descuidar, sobretudo as duas primeiras. Mais uma vez a complementaridade com a CPLP, sobretudo o Brasil, é fundamental, não só para Portugal como para todo o mundo lusíada.

**G.** Finalmente, consideramos dois EEIN, mas apenas no âmbito económico e cultural: são eles um rectângulo que engloba a Abissínia, Omã e a costa oeste da União Indiana, onde existe um vasto espólio arquitectónico e cultural português e onde se podem abrir boas perspectivas de comércio; e um espaço algo difuso, por pontual e disperso, que englobe Macau, Timor, não esqueça o Japão e a Tailândia, com quem há séculos mantemos relações de amizade e comércio; e englobe a China – uma super potência em desenvolvimento acelerado e para quem Portugal representa o único país ocidental que permaneceu no seu território e nunca lhe fez a guerra. E com quem Portugal conseguiu concertar a única transferência de soberania digna, ocorrida aquando da retracção portuguesa às fronteiras europeias.

**H.** Sobrepondo-se a todos os EEIN, julga-se ser da maior pertinência criar “roteiros culturais” lusófonos, em todos os lugares por onde os portugueses deixaram a sua marca e que se devem transformar em roteiros turísticos e “cimento” da coesão e identidade lusíada.

## União Europeia

*“Batalhará Europa sobre quem a há-de levar por Senhora. Andarão, após ela, não um rei senão muitos<sup>4</sup>”.*

Deixámos propositadamente para o fim, a análise do “espaço” da UE como EEIN, pela sua importância e especificidade mas, sobretudo, pela prioridade que os sucessivos governos e forças políticas portuguesas a ele dedicaram, ao ponto de todos os outros espaços terem sido relegados para realidades menores.

Deixa-se, desde já, claro que se entende este facto como um erro político e estratégico de monta.

A UE é, sobretudo, um espaço político que visa a integração dos vários sectores de actividades dos diferentes Estados-Nação, que a compõem, visando uma futura federação de estados. Pelo menos, os eventos dos pretéritos 20 anos, assim o indiciam.

Por tudo isto, este “espaço” merecia um tratamento mais aprofundado, para o qual não nos resta tempo. Impõe-se-me, todavia, dizer o seguinte:

Portugal entrou mal para a então CEE, em 1 de Janeiro de 1986: entrou sem estar preparado; em condições materiais e anímicas débeis; sem pesar bem as consequências e sem as assumir explicitamente, perante a Nação.

Atirámo-nos de cabeça para uma coisa como se tal fosse irreversível. Em termos político-estratégicos, fizemos o gravíssimo erro de assumir a CEE como um objectivo Nacional Permanente Histórico, que ela não é, em vez de a entender como um Objectivo Nacional Importante, mas transitório, que é o que tal adesão devia representar. A diferença dos termos é de substância e por isso a postura relativa a um não tem nada a ver com a assumpção do outro.

Ainda por cima a esmagadora maioria da população não acompanhou as “elites” políticas nesta assumpção. E tem de tudo isto uma ideia pouco menos que vaga.

Depois baixámos as guardas e aplicámos com pouco critério os fundos de coesão que se assumiram como inesgotáveis.

Nunca se prestou contas de nada sendo que, uma quantidade nunca contabilizada de meios financeiros foi desviada para cevar os apetites materiais de muita gente. Ou seja o país corrompeu-se.

Com os fundos de coesão a diminuir e a perda de soberania a aumentar, verificámos que tínhamos trocado muito dinheiro por betão, mas que tal representava pouco para a sustentabilidade futura do país. Em fuga para a frente, enchemo-nos de falso brio para conseguirmos cumprir os critérios de convergência para entrarmos no pelotão da frente do Euro, coisa que nem sequer tinha passado pela cabeça do Conde Duque Olivares, quanto ao escudo da época.

Mas assim que esta vitória de “Pirro” foi alcançada, logo se dissipou a disciplina orçamental, uma coisa que a irresponsabilidade política potencia e o actual sistema político fomenta.

---

<sup>4</sup> Padre António Vieira

Achou-se que a economia podia crescer indefinidamente; tendo o sistema financeiro ficado dominado pela ganância, que conseguiu ultrapassar todos os sistemas de controlo. Tal facto contaminou a população que, através do crédito fácil e consumo contumaz, fez disparar o endividamento das famílias e do Estado. A Globalização ajudou a matar e deslocalizar a Indústria e parte dos Serviços.

A crise financeira internacional, a partir de 2007/2008 tornou o descalabro insustentável, não só de manter como de ser ocultado.

O país acordou à beira da bancarrota e com os piores índices económicos e financeiros dos últimos 150 anos.

A situação é verdadeiramente dramática sob o ponto de vista político e estratégico e a fronteira que nos separa de uma explosão social violenta é muito ténue.

Relativamente ao futuro da UE apenas consigo divisar três cenários: no primeiro, a UE fica a patinar no estado em que está e apodrece devagarinho, e nós apodrecemos com ela; no segundo cenário há uma fuga para a frente, caminhando-se rapidamente para o federalismo e o governo único da União. Caminho difícil e cheio de escolhos que, a construir-se levará, naturalmente, ao desaparecimento do estado português, primeiro, e ao despedaçar-se da nação, depois; finalmente a UE implode – o que é cada vez mais verosímil – e fica tudo partido em cacos, resultando o salve-se quem puder.

Qualquer um dos três cenários é mau para Portugal, pelo que se impõe procuremos alternativas à actual situação.

Não me interpretem mal: não estamos a defender a saída da UE, já, pelo simples facto de não se dever deitar um edifício abaixo, sem ter alternativa. Já nos chegou a “Descolonização exemplar”... Mas devemos preparar-nos para tal, e já estamos atrasados.

## Síntese Final

*“Não temos de fiarmos de outras potências, mas sim de nós próprios”<sup>5</sup>.*

Portugal vai a caminho dos 900 anos de vida própria e sempre representou uma Talassocracia.

Cedo nos amalgamámos num todo único e coeso. Fronteiras estabilizadas, língua comum, um destino comum. Pintura própria, literatura própria, arquitectura própria, costumes próprios. Temos os nossos mártires, santos, heróis, pensadores, estadistas. Também temos os nossos traidores. Professamos maioritariamente uma fé religiosa, passámos bons e maus momentos. Não nos restam conflitos étnicos, religiosos, regionais.

Durante mais de oito séculos, melhor ou pior, mantivemos esta Ideia colectiva de pé e fomos encontrando estratégias para ultrapassarmos todas as ameaças que se abateram sobre a nação dos portugueses. E não deixámos de ser submetidos a dolorosas perdas e traumas históricos.

<sup>5</sup> D. João V.

Tudo isto gerou uma forte identidade que garantiu uma individualidade. Porém, aquela não se sustenta sem esta.

Quer isto dizer que já cá andamos há tempo suficiente para não irmos atrás dos cantos de sereia e dos mitos dos “ventos da História”.

Mas, infelizmente, aprendemos pouco e a tentação é muita, por isso nos encontramos novamente numa perigosíssima esquina da nossa História.

Nós temos que reganhar Poder, poder efectivo, sem o qual nenhuma política existe e nenhuma estratégia é possível.

Deixo-vos com o Professor Adriano Moreira, sócio Honorário desta Academia.

*“A Pátria não se escolhe, acontece. Para além de aprovar ou reprovado cada um dos elementos do inventário secular, a única alternativa é amá-la ou renegá-la. Mas ninguém pode ser autorizado a tentar a sua destruição, e a colocar o partido, a ideologia, o serviço de imperialismos estranhos, a ambição pessoal, acima dela. A Pátria não é um estribo. A Pátria não é uma ocasião. A Pátria não é um estorvo. A Pátria não é um peso. A Pátria é um dever entre o berço e o caixão, as suas formas de total amor que tem para nos receber”.*

Permito-me salientar, para bom entendedor, “...ninguém pode ser autorizado a tentar a sua destruição, e a colocar o partido, a ideologia, o serviço de imperialismos estranhos, a ambição pessoal, acima dela...”.

# FERNÃO GOMES DA MINA

## MERCADOR E CONSELHEIRO DE MONARCAS

Comunicação apresentada pelo académico  
Aurélio de Araújo Oliveira, em 7 de Fevereiro

### Síntese

(NB: Não respeitamos aqui a recente “*ordenhaçom*” ortográfica)

### I - Relevância económica e política de um *cidadão* de Lisboa.

1. São muito poucos os dados documentais que possuímos sobre esta tão importante figura ligada aos descobrimentos. Teve o destino de muitos outros que viram o seu nome esquecido, porventura, apagado nas crónicas oficiais sobretudo depois dos “concertos” ordenados quer por Afonso V, quer depois, mais largamente, por D. Manuel.

2. Ignoramos, assim, as datas do nascimento e morte e muitos outros passos importantes desta figura, para além daqueles que constam em João de Barros que nos sumariou o contrato que fez com Afonso V em 1469. Generoso, aliás, pois o diz *cidadão honrado* de Lisboa, enquanto que Pina, se limita a dizê-lo *cidadão* de Lisboa (Muito pouco. E ambos deveriam ter sabido da enorme relevância deste homem). Teremos que buscar outras fontes.

3. É um “homem do mar” que bem possivelmente terá tido já contacto com o Regente D. Pedro. Não seria a um “novato” (ainda que jovem) que se tornaria *Homem do Tesouro* e a quem se entregariam *todos os regates da Guiné* – como se verificou, em 1455.

4. Por isso, desde antes, mas particularmente a partir daí andou cada vez mais envolvido nos tratos do mar (negócios das ilhas e costas de África), como em acções políticas e militares - conquistas Alcácer, Arzila e Tanger (*sempre ao lado do Príncipe* e – claro – de Afonso V). Particularmente importante (do meu ponto de vista), a presença na conquista e Anafé – um ninho de pirataria que, nas imediações, muito incomodava os tratos e empecilhava os caminhos do Atlântico. Passo estratégico no qual directamente se empenhou. Envolveu-se em significativos apoios financeiros à Coroa; envolveu-se nos tratos com o eixo da Flandres e depois no do Mediterrâneo. Tomou a iniciativa de propor ao monarca o arrendamento de 1469. Já antes, porém, tinha obtido toda a liberdade *para ir às partes de África* onde quisesse e *com quaisquer mercadorias* que entendesse.

5. Tomou o tão falado arrendamento em 1469 que, por demasiado conhecido, passamos. Não, porém, sem referir um aspecto que não tenho visto sublinhado ou devidamente sublinhado e que, do ponto de vista estratégico é importante iniciando uma estratégia de posse pela sinalização dos lugares atingidos com a colocação de Padrões, que ao tempo de Fernão Gomes, pelos vistos, eram de madeira (possivelmente troncos bem resistentes). Mandaria, depois o monarca (ou o Príncipe?), que daí (1474) para futuro fossem de pedra. Numa altura em que os estrangeiros estavam tentando “meter-se” nesses mares (e até alguns nacionais (Vide nosso *Diogo Gomes de Lagos*), esta sinalização de posse para Portugal era de facto, importante.

6. Já desde 1469, mas sobretudo desde 1471 quando tomou também a concessão do circuito de Arguim – a mais importante feitoria na costa de África até à construção da de S. Jorge da Mina – se tornou Fernão Gomes num verdadeiro potentado territorial-marítimo de que não há conhecimento semelhante na História de Portugal nem na Europa do tempo. Uma dimensão geográfica impressionante e, logo, económica também. Um verdadeiro senhor do Atlântico!

7. Permitia-me sublinhar também - porque também não o tenho visto referido como tal – o seu decisivo papel na reserva e preservação dos espaços marítimos portugueses. Na verdade, e contrariando as iniciativas e pretensões de não-nacionais, na pessoa de António de Nola, a quem Afonso V (temerariamente – segundo Cortesão) concedeu a donataria das ilhas de Cabo Verde), Fernão Gomes veio a envolver-se em grave conflito com o italiano. Na verdade, um verdadeiro conluio hispano-genovês, impedindo-lhe(s) circunscrevendo-lhe(s) a presença no estrito espaço que lhe(s) havia sido concedido. Vedar-lhe(s)-ia a pretensão de se alargarem a outros como estava(m) tentando. Ao que parece um conflito com aspectos de alguma violência.

Importa sublinhar este aspecto. É certo que defendia interesses próprios, mas Fernão Gomes tinha um contrato a tempo certo que largaria de mão brevemente – daí a um ano (estamos em 1472). A preservação para além desse tempo, a favor da Coroa e do Príncipe (que a partir das alfândegas de Lisboa, recebidas em 1471, já superintendia aos negócios do mar e do Atlântico. Na verdade, o envolvimento numa acção estratégica de futuro, não para si, mas para a Coroa de Portugal. A sua acção foi definitiva: Circunscreveu, limitou di Nola e os que com ele estavam). Este, pouco depois passar-se-ia para Castela a quando dos conflitos marítimos que chegaram até esses espaços. Uma atitude de verdadeira desforra. Mais: do ponto de vista jurisdicional é um acontecimento deveras importante. Fernão Gomes em 1472 (fim do litígio que levou a melhor), ficou com toda a jurisdição nesses mares: presas e embarcações por aí encontradas, passavam à posse e à mercê do destino que pessoalmente entendesse dar-lhes.

8. Outro dos aspectos que apraz sublinhar, é que Fernão Gomes acabou por tomar em mãos praticamente toda a construção naval em Lisboa. Logo de seguida a 1469,

arrenda tarecnas ao Monarca e torna-se também o controlador do Paço da Madeira – Escrivão do Paço da Madeira – que certamente exerceria por interposta pessoa, mas de que ele era o titular. Tudo lugares – chave. Ainda com D. Manuel nos inícios do Século XVI alarga ou tenta alargar estas oficinas de construção naval – solicitando novos arrendamentos contra o que então se opõe a nobreza a governança...

9. Este homem acabaria feito cavaleiro pela sua participação, com armas e com dinheiro, logo nos campos de África, conselheiro régio desde Afonso V a D. João II e ainda com D. Manuel e homem da nobreza do Reino. Se não de sangue, ao menos de dinheiro: E já lá dizia por esses tempos, ou pouco depois, o trovador “*que o dinheiro é fidalgo e que, o sangue, todo é vermelho!*”.

## II. Ficou-nos retrato de Fernão Gomes?

1. Eis uma questão, lateral nesta nossa intervenção, embora reconheça que se possa vir a tornar a mais polémica.

Terá ficado algum retrato deste homem, para além de duas pinceladas das crónicas e um ou outro documento disperso? Cremos, seguramente, que sim.

Ora, é o retrato desse homem, sem dúvida notável, que hoje, no contexto em que falamos do Mercador e Conselheiro de Monarcas, ousamos deixar à V. consideração.

Não é que o encontro de mais um retrato, de per si, represente algo de excepcional, ainda que seja mais uma figura saída do fundo dos Séculos que se nos perfila, quase em carne e osso – como são todas aquelas outras dessa espantosa galeria e vivo mostuário saídos das mãos de Nuno Gonçalves. (E sobre o extraordinário mérito do pintor e da obra nada mais se poderá acrescentar ao que os peritos já disseram, nacionais e estrangeiros. Calar-nos-emos, por isso, aqui).

A relevância, segundo creio e passando a modéstia que não me permite ir além de a deixar como hipótese – ainda que bem segura segundo vejo – advém do facto de, em primeiro lugar, ser possível identificar mais uma das figuras do célebre Tríptico dos Descobrimentos contribuindo para ajudar a completar (ou complicar?) a iconografia dos mesmos.

Em segundo lugar, por vir dar um contributo para a data mais provável e possível da feitura dos mesmos (embora ande a datação envolvida em grandes polémicas e técnicas muito recentes a tenham já encontrado (ainda que sumida) numa das biqueiras da botas de um figurado). Pelos elementos que vão ficar á disposição dos ouvintes aqui presentes (e amanhã) de quem nos ler, quase com certeza, o ano de 1475/1476. *Nunca antes*, pois não nos parece muito credível que essa notável peça do Tríptico tenha sido encomendada, realizada e concluída, toda ela, ainda no decurso de 1475. De qualquer modo, teria que ter sido forçosamente começada depois de 29 Agosto desse ano de 1474 – a data em que Fernão Gomes recebeu o Grande Colar de Ouro, de condecoração.

2. Muito se tem escrito sobre os Painéis de Nuno Gonçalves. Já lá vão carradas de tinta. Assim, na possível identificação das figuras como a própria datação e significado, etc. Quanto às figuras, umas de identificação assente, mas outras de identificação incerta, bem problemática, outras de mera suposição, etc. etc. Dispensámo-nos, por isso, de fazer aqui largo aparato referencial sobre cada uma destas teses e doutes questões. Não é esse o objectivo da nossa intervenção. Obras de mérito, sem dúvida. A mais demolidora, quanto a datas (e logo quanto ao conteúdo), uma das que mais recentemente apareceu (ainda que a idade do suporte possa pouco ou nada ter a ver com a data da realização da pintura). Também não pretendemos mover nem demover ninguém. Aqui, tão só, dar a ler e, da nossa parte, depois da leitura e do que acima dissemos, retirar as ilações.

3. Não temos grande dúvida que uma das figuras retrata Fernão Gomes da Mina – o maior personagem do Reino a quem todo o reino e o próprio rei reverenciavam. Bem sei que alguns peritos atribuíram já este retrato a outras figuras (da nobreza, muito menores, para não dizer irrelevantes, sem qualquer dúvida, em relação ao Fernão Gomes). E se o Tríptico representa as gentes e a gesta do mar quem, com mais créditos se lhe poderia avantajá-lo? Foi a personagem que o Monarca mais apreciava entre todas e a quem, por sua vez, todo o Reino mais prezava e respeitava. Além disso, estamos nos tempos em que a figura e papel de D. João, é já decisiva. Um Príncipe (depois e monarca) em tudo muito mais afeiçoado à burguesia que à nobreza. Mas deixemos este argumento que pode ser menor.

4. Baseamo-nos para uma e outra das propostas na efectiva relevância deste personagem nos meios económicos, sociais, políticos e marítimos da capital e do Reino mas, sobretudo, na descrição e no testemunho documentais que nos ficaram, ainda que breves e sucintos: um, do punho de João de Barros, que cremos todos terem passado em branco - quanto a este assunto; outro, na relevância, também nunca atendida, dada e testemunhada na “prosa” do Cancioneiro Geral acerca de Fernão Gomes, – que se tornou, na figura mais importante de todo o Reino após a “descoberta da Mina do Ouro”!

Dois documentos escritos, apesar de impressos há muito, muito tempo, conjugando um testemunho que me parece, difícil de ultrapassar (para além da lógica representativa, evocativa e apologética das gentes do mar, que os Painéis, sem dúvida, consagram e representam). Ora, a apoteose das descobertas e o sucesso da Gesta do Mar, deu-se, nesse tempo, com a integração do Golfo. Precisamente um feito recente – espantoso pela rapidez com que acabava de se verificar; de extraordinária relevância económica – como acabava de se comprovar. Tudo isso se representava, incarnava e personalizava em Fernão Gomes – cabeça dos homens que o conseguiram. (NB: Creio que ninguém apontou lá o Infante D. Pedro, mas isso parece também óbvio nesta altura, mas deveria estar em 1445 ou entre 1445-1449 – uma das datas a que alguns atribuem à Obra! Como arriscaria um pintor da Corte (nessa data ou nessas datas, deixar de lado o Regente, tão respeitado e louvado das gentes do mar (para além de algumas capas da aristocracia nobiliárquica).

Isto é, tão só, a primeira figura do Reino? Esse notável Regente responsável por toda a política metropolitana e ultramarina nacional e um dos mais ilustrados príncipes da Europa de então?

5. Poderiam alguns usar colares ao pescoço. Aliás, alguns, depois, tilintam, às vezes, aqui e ali, ajudando a ritmar e a musicar algumas das estrofes do Cancioneiro. Mas esta moda e esta ostentação, tinha começado antes. E todos quiseram depois imitar o Fernão da Mina! Todos esses “blasonadores”, porém, teriam que os adquirir por si próprios. Nenhum, como a Fernão Gomes, que lhe tivesse sido posto e – ao que as palavras de Barros directamente mostram – oferecido pelo Rei *que lho pôs ao colo*, isto é, ao peito. Uma autêntica condecoração e reconhecimento públicos do Monarca, da Coroa e do Reino! Por isso se diz na “prosa” do Cancioneiro que o Monarca não permite, ou antes, que *despreza qualquer outro bailador*. E logo com D. João II – mesmo quando Príncipe! Não era qualquer um que “bailava” com o monarca ou com o seu filho que, desde 1471 ou 1474 tinha nas mãos todo o negócio dos mares. Um Príncipe depois um Monarca que – segundo Resende – “só com o seu olhar corrigia tudo e todos”!

Não era qualquer um que – perante o monarca (fosse Afonso V, fosse, sobretudo, D. João) se apresentasse e se perfilasse como *“merecedor e digno de toda a honra e mercê que lhe fosse feita”*.

6. Havemos de reparar também que Fernão Gomes se passeava, isto é, se ostentava nas ruas de Lisboa rodeado e uma verdadeira corte, carregado de ouro, com aparato de príncipe! (NB. Nestas estrofes do Cancioneiro – que vão abaixo – observe-se também a sua permanente e íntima ligação-associação ao Príncipe. Os povos, ao que parece, distinguem já muito bem por mãos de quem corriam as “coisas” do mar e não só).

7. Tão eminente personagem, respeitando, embora, hierarquias – que os tempos assim o exigiam – nunca deixaria de ser “tratada” por Nuno Gonçalves, um contemporâneo atento, um homem do Renascimento, ainda por cima numa galeria cuja temática se reporta, por inteiro, à Gesta das Descobertas e do trato marítimo, que tão largas cobiças despertava já na Europa do tempo e, agora, rematadas com a espectacular integração da *Mina do Ouro*.

Um raro testemunho pictórico como querendo fixar os homens que fariam e permitiriam o sucesso de Gama e a fortuna do Venturoso! O tempo em que aparece é, por isso, outro dos argumentos documentais que acrescenta também verosimilhança à hipótese aqui deixada. Em 1475/1476 consagra-se o espanto e o espectáculo do ouro.

8. Ao lado da pitoresca, mas sugestiva descrição do *Fernam Gomez da Myna*, “apanhado” nas ruas de Lisboa pelo bardos e “retratistas” do Cancioneiro – o que, sem dúvida, capta o inusitado do aparato e a ousadia da ostentação – sem que ninguém o ousasse beliscar – fica agora, daqui em diante, a imagem e a fisionomia do Mercador, do Cavaleiro nobilitado e do Conselheiro Régio tirada ao natural por Nuno Gonçalves.

Fiquem, para a História e para a História da Arte, a verdadeira condecoração *que o monarca lhe lançou ao pescoço e lhe pôs no peito*. Verificar-se-á que é, essa figura, entre todas, a única que ostenta o aparatoso cordão de ouro ao peito, sobre as vestes, bem visível. (Aliás, também a fisionomia de um homem de sessenta de tantos anos – que tantos teria Fernão Gomes por esta altura). Penso que, para a sua a sua legenda, podem ficar as estrofes directas do Cancioneiro de Resende e a tão breve passagem de Barros:

*“Se m’ a mym nã mente Ayxa,  
se me Conba nam enguana,  
sey bailar melhor mangana  
que dançar alta nem baixa.*

*O Rey guaba e despreza  
qualquer outro bailador,  
jsto provarey à Alteza  
do Príncipe nosso Senhor.*

*Ando por ruas a pee,  
meus brozeguys com recramos,  
criados, compadres, amos,  
tudo casta de Guynee.*

*Todo Portugal me preza,  
porque fuy descobridor  
da Mina de Su’ Alteza,  
do Príncipe nosso Senhor”.*

(Garcia de Resende, *Cancioneiro Geral*.

Centro de Estudos Românicos. I. A. C. Coimbra. 1973-74. II. 126).

Por último, fique o testemunho, as palavras tão breves (mas preciosas) de João de Barros, em texto muito lido e utilizado – por todos nós, ainda que não, com este fim.

A primeira parte reporta-se aos contractos e serviços (por isso aqui a omitimos); a última, à merecida recompensa que documenta e sustenta a hipótese para uma outra leitura, de uma figura dos trípticos de Nuno Gonçalves:

*“... E porque descobrio o resgate do ouro da Mina, foy dado a Fernam Gomes apellido da Mina com armas desta nobreza... porque depois este Soeiro Dacosta descobrio o rio a que ora chamámos o de Soeiro, que está entre o cabo das palmas e as tres pontas, vezinho a casa de Axem onde se faz a feitoria do resgáte do ouro. (Vide alusão directa na estrofe supra)...*

... O qual contracto foy feito no anno de quatro centos e sessenta e noue... Però depois ouue o mesmo Fernam Gomez do principe este resgate de Arguim por certos annos, .../...E foy Frernam Gomez tam diligente e ditoso em este descobrimento e resgáte delle, que logo no janeiro de quatrocentos e setenta e hũ, descobrio o resgáte do ouro onde ora chamámos a Mina... e nam sómente descobrio Fernam Gomez este resgáte do ouro, mas chegarã os seus descobridores pela obrigação do seu contracto té o cábo de Sancta Catherina: que é alem do cábo de Lopo Gonçalvez trinta e sete léguas... No qual tempo ganhou Fernam Gómez muy grossa fazenda, com que depois seruiu el rey: assy em Cépta como na tomáda de Alcazer, Arzila e Tangere, onde el rey o fez caualeiro. E **no anno de quátro centos e setenta e quatro**, que foy o derradeyro de seu arrendamento lhe deu nobreza de nouas armas, hũ escudo timbrádo com o campo de práta e tres cabeças de negros, cada hũ com tres aries douro nas orelhas e narizes, **e hũ collar de ouro ao collo**, e por apellido da Mina, em memória do descobrimento della, e disso lhe passou cárta a uinte e nóue dagosto do dito anno. Depois passádos quatro annos o fez do seu conselho: porque já neste tempo éra o commercio de Guine e resgáte da Mina de tanto proueito, e ajudáua tanto em substancia ao estádo do reyno, polo boa jndustria de Fernam Gómez, que assy por este seruiço como por outros particuláres de sua pesóa **merecia toda a honra e merce que lhe fose feyta**".

(João de Barros, Ásia. Primeira Década. Imprensa Nacional – Casa da Moeda. Edição Fac-Símile. Lisboa. 1988. pp. 65-67. Sublinhados, nossos).



## SESSÃO SOLENE

ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. SARMENTO RODRIGUES*/ 2011

HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO  
E AOS COMANDANTES SERRA BRANDÃO E SATURNINO MONTEIRO

### PALAVRAS DE ABERTURA

Alocução do Presidente Nuno Vieira Matias,  
em 28 de Fevereiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

A Academia de Marinha agradece a presidência de Vossa Excelência nesta sessão solene, reconhecendo na presença da mais alta entidade da Marinha um sinal inequívoco de apoio à actividade aqui desenvolvida e, em particular, aos propósitos da reunião de hoje. Aceite, por isso, Senhor Almirante, os nossos agradecidos cumprimentos.

Uma saudação muito especial é também devida aos familiares do nosso fundador, Almirante Sarmento Rodrigues, nomeadamente à sua filha Senhora D. Maria Isabel Gomes Mota e ao seu filho Vice-almirante Artur Junqueiro Sarmento, por terem aceite estar hoje na nossa Academia, conferindo assim mais significado à entrega do prémio com o nome de seu Pai. Muito Obrigado.

Cumprimento muito efusivamente os dois membros honorários que hoje recebem os seus diplomas para a nossa mais alta categoria, os Senhores Comandantes Serra Brandão e Saturnino Monteiro.

Cumprimento também os Senhores Almirantes, Senhoras e Senhores Académicos bem como todos os nossos convidados. Bem hajam pela vossa presença.

Tal como anunciado, esta sessão solene visa o propósito da entrega do Prémio “Almirante Sarmento Rodrigues” e o da homenagem aos três membros que serão aqui publicamente elogiados (infelizmente, por motivo de saúde não pode estar presente o Senhor Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, a quem oportunamente fiz a entrega do diploma no seu local de residência).

O Prémio «Almirante Sarmento Rodrigues», de âmbito internacional, destina-se a impulsionar e a divulgar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da História das actividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono. O prémio é atribuído em anos alternados e destina-se a galardoar cidadãos nacionais e estrangeiros que apresentem a concurso trabalhos com mérito absoluto e relativo reconhecido pela Academia de Marinha.

No último concurso, apresentaram-se oito trabalhos que foram avaliados pelo júri, presidido pelo Presidente da Academia de Marinha, e composto por mais sete membros, dois dos quais em representação da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História.

O prémio foi, por unanimidade, atribuído à obra “Embarcações que tiveram berço na Laguna – Arquitectura Naval Lagunar”, de Senos da Fonseca.

O autor é engenheiro mecânico (UP) e engenheiro maquinista naval. Leccionou na Faculdade de Engenharia Mecânica da Universidade de Coimbra e seguiu uma carreira profissional em diversas empresas do ramo metalo-mecânico.

O interessante livro agora premiado começa por historiar a formação da Laguna de Aveiro a partir de cerca do século X, para que se entenda como as mudanças das condições naturais conduziram o homem local a construir embarcações que evoluíram, adaptando-se à natureza das águas, dos fundos e das margens.

O autor, sem deixar de fazer referência à “construção de embarcações de alto bordo para navegação continuada no mar”, como “pinaças, barcas, naus e caravelas” e até mais recentemente “iates de cabotagem” e “lugres”, centra o seu trabalho no estudo das cinco embarcações denominadas: Mercantel, Ílhava, Molicheiro, Barco do Mar e Varino.

Para cada uma delas foi feito um interessante levantamento histórico de origens, evolução, características náuticas, decorativas, etc. Muito importante foi o levantamento dos planos geométricos das embarcações em 2D e 3D, registados no CD que acompanha o livro.

A obra inclui uma extensa bibliografia que, só por si, dá bem ideia do esforço da investigação. É também de muito interesse o glossário com que o livro termina.

Por ele, e perdoe-se-me esta nota pessoal, fiquei a saber o nome de umas peças dependuradas da borda dos varinos aqui no Tejo, depois de migrarem de Aveiro, pelo século XVIII, e que me intrigavam quando velejava nos *snipes* da Mocidade Portuguesa, pelos meus quinze anos. Eram as “pás de toste”. Não explico do que se trata para aguçar mais nos nossos Confrades o desejo de ler o livro.

Aceite, Senhor Engenheiro Senos da Fonseca, as mais sinceras felicitações da Academia de Marinha por este magnífico trabalho. Ficamos à espera de mais.

Cumprimento muito efusivamente os dois membros honorários que hoje recebem os seus diplomas para a nossa mais alta categoria, os Senhores Comandantes Serra Brandão e Saturnino Monteiro.

Cumprimento também os Senhores Almirantes, as Senhoras e Senhores Académicos bem como todos os nossos convidados. Bem hajam pela vossa presença.

A segunda parte da sessão destina-se a homenagear os nossos membros honorários Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Comandante Eduardo Serra Brandão e Comandante Armando Saturnino Monteiro.

Farão os respectivos elogios públicos os Académicos Maria do Rosário Themudo Barata, João Abel da Fonseca e José Cyrne de Castro, aos quais manifesto o meu reconhecimento pela disponibilidade demonstrada.

É com todo o prazer que felicito os nossos novos membros honorários. A Academia de Marinha sente-se muito honrada em poder contar com a vossa dignificante colaboração.

Devo ainda uma última palavra de agradecimento aos membros do júri do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”, a Senhora e o Senhor Vice-presidentes, os Senhores Académicos Dias Farinha e Sá Nogueira, o Senhor Professor Doutor Henrique Leitão, representante da Academia das Ciências de Lisboa, o Senhor Professor Doutor Marinho dos Santos, representante da Academia Portuguesa da História, e o Senhor Secretário-geral.

A todos muito obrigado pelo difícil trabalho de escolha que tiveram a amabilidade e o rigor de levar a cabo. Foi o cabo da Boa Esperança.



## SESSÃO SOLENE

ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. SARMENTO RODRIGUES*/2011

HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO  
E AOS COMANDANTES SERRA BRANDÃO E SATURNINO MONTEIRO

### ELOGIO PÚBLICO DO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

Comunicação apresentada pela académica  
Maria do Rosário Themudo Barata, em 28 de Fevereiro



Exmo. Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Exma. Senhora D. Maria Isabel Junqueiro Sarmiento Gomes Mota,  
Exmo. Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Nuno Vieira Matias,  
Exma. Família do Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão,  
Exmos Senhores Académicos,  
Exmos Senhores Convidados,  
Minhas Senhoras e Meus Senhores.

Como professora coordenadora da área de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa coube-me, em 1995 (13 de Julho), a honra de saudar o Digníssimo Mestre Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão na sessão de lançamento,

na Academia das Ciências de Lisboa, do livro *Amar, Sentir e Viver a História*, que o Curso de História lhe dedicou por motivo da sua jubilação universitária.

Tenho hoje, a convite de Sua Ex.<sup>a</sup>, o Presidente desta Academia, a renovada honra de prestar homenagem ao Querido Professor e Amigo Senhor Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, quando a Academia de Marinha lhe outorga o título de Membro Honorário (que já o era Emérito desde 1994) desta digníssima instituição.

Nomeado em Dezembro de 1960 1º Assistente da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, após a licenciatura em Ciências Histórico-Filosóficas por Coimbra (1947), o doutoramento em 1953 em Toulouse em cuja Universidade foi Leitor de Cultura Portuguesa durante uma década, um novo doutoramento em Ciências Históricas em Coimbra em 1956, ascende à cátedra em Lisboa em 1972 e desenvolve uma renovada docência no Departamento de História criando novos percursos curriculares ao nível da licenciatura, dos mestrados e dos doutoramentos nas áreas de História Moderna, Cultura Portuguesa, História da Expansão Portuguesa e História do Brasil. Como Director do Instituto Histórico Infante D. Henrique dá nova vida à criação do Professor Doutor Manuel Heleno e, na direcção do Centro de História, garante o lugar cimeiro que este centro de investigação granjeara com os Professores Doutores Virgínia Rau e Jorge Borges de Macedo. O seu percurso na Universidade de Lisboa culmina em 1973, ano em que ascende a Reitor desta Universidade.

Dos seus reconhecidos méritos como académico e cientista falam as numerosas distinções recebidas. Doutor *Honoris Causa* pela Universidade Paul Valéry de Montpellier em França (1974) e pela Universidade Complutense de Madrid em Espanha (1995), é membro efectivo da Academia das Ciências de Lisboa, da Academia Portuguesa da História – onde detém a Presidência de Honra após um quarto de século como presidente efectivo –, da Associação dos Arqueólogos Portugueses, do Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, do Instituto Histórico do Estado de Guanabara, da Académie du Monde Latin de Paris e da Académie des Sciences, Inscriptions et Belles Lettres de Toulouse, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Academia Brasileira de Letras, da Academia de História Nacional da Venezuela, da Academia de História e Geografia do Paraguay. É, ainda, Membro Correspondente da Conférence permanente des Recteurs, des Présidents et Vice-chanceliers des Universités Européennes, com sede em Genebra, entre outras instituições.

De destacar, também, duas outras facetas: a sua acção como fundador e director do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, em Paris, de 1967 a 1972 e a presidência da Comissão Instaladora do Instituto Politécnico de Santarém, de 1980 a 1984. Das numerosas condecorações e outras distinções que lhe foram conferidas, refiro apenas a Grã-Cruz da Ordem de Santiago da Espada (2006) em Portugal, a Grã-Cruz da Ordem Civil de Alfonso X el Sábio (1995) em Espanha e a Comenda da Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul (1967) e a Medalha de Ouro da Universidade de S. Paulo (1993) no Brasil. Em 2007 Veríssimo Serrão recebia a Medalha de Mérito da Universidade de Coimbra outorgada na Biblioteca Joanina em 19 de Abril desse ano.



Da sua investigação e da sua produção historiográfica de mais de 400 títulos merecem especial destaque os temas da História de Portugal e da expansão portuguesa e peninsular, o erguer do humanismo moderno, as relações culturais com as universidades de Espanha e de França, as figuras mais marcantes da historiografia nacional, o regionalismo português, e a História do Brasil dos séculos XV a XVIII. Cito apenas, do repertório constante da colecção Grandes Mestres dirigida pela Professora Doutora Manuela Mendonça nas Edições Colibri, *Joaquim Veríssimo Serrão. Uma presença, uma obra, um historiador*, Lisboa, 1995, obra que teve o prefácio de Jorge Borges de Macedo:

*Portugueses no Estudo de Toulouse*, Coimbra, 1954;  
*O reinado de D. António, Prior do Crato (1580-1582)*, Coimbra, 1956;  
*História Breve da Historiografia Portuguesa*, Lisboa, 1962;  
*Itinerários del-Rei D. Sebastião*, 2 vols., Lisboa, 1963 e 1964;  
*António de Gouveia e o seu Tempo, 1510-1566*, Sep. Do Boletim da Faculdade de Direito de Coimbra, vols. 42 e 43, Coimbra, 1966-1967;  
*Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640*, S. Paulo, 1968;  
*Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria*, Lisboa, 1974;  
*Itinerários de El-Rei Dom João II*, 2 vols., 1975-1993;  
*A. Herculano e a consciência do liberalismo português*, Lisboa, 1977;  
*A Universidade Técnica de Lisboa. Primórdios da sua História*, Lisboa, 1980;  
*D. Manuel II, 1889-1932. O Rei e o Homem à luz da História*, Lisboa, 1990;  
*A Essência e o Destino de Portugal*, Lisboa, 1992;  
*Portugal e o mundo nos séculos XII a XVI*, Lisboa, 1993.

As suas obras têm sido premiadas no país e no estrangeiro, desde o Prémio Nacional de História em 1955 ao Prémio Príncipe das Astúrias em Ciências Sociais em 2005. De entre todas elas sobressai a monumental *História de Portugal* editada pela VERBO a partir de 1977 e que vai hoje no XVIII volume.

Prefaciando o seu primeiro volume no Dia de Camões de 1976, logo nas páginas introdutórias Joaquim Veríssimo Serrão advertia premonitoriamente para as três hipóteses de futuro que se viriam a colocar a Portugal e que, como português e historiador de indefectível amor à sua Pátria sentia como ninguém: como dizia, “*Três vias se apresentam hoje à consciência do homem português: o forçado regresso à Europa; (...) a integração no espaço ibérico; (e...) a permanência ultramarina, na busca de novas relações com todos os povos que receberam a nossa marca civilizadora*”. (pp. 33/34). E prosseguia: “*Somos, com efeito, uma terra europeia, ligada ao velho continente por razões e interesses que radicam na geopolítica e na cultura. Não é possível a Portugal fugir à condição europeia, nem tão-pouco viver isolado na franja de terra que a História lhe reservou. No sistema de blocos por que se rege o mundo actual, não podem as nações abstrair do espaço geográfico, da conjuntura económica e das raízes que as prendem à sua origem secular. Somos, com efeito, uma terra europeia, ligada ao velho continente por razões e interesses que radicam na geopolítica e na cultura. Não apenas como chave fundamental no campo estratégico, mas também no quadro das relações económicas, a Europa absorve e, ao mesmo tempo, protege o nosso país. Como não ter em conta as realidades da terra voltada para o Atlântico e que foi, ao longo dos séculos, a plataforma natural da extroversão portuguesa?*

*Mas, porque o espaço natural lhe reserva esse destino, Portugal, como guarda avançada dos caminhos da afro-índico-brasilidade, possui condições únicas para exercer esse vínculo com os povos que fortemente marcou. As meras relações de contacto não podem constituir a base de um entendimento fraterno, senão mergulhando num ideal ecuménico com interesses recíprocos. Não se apagarão jamais os traços desse convívio que juntou raças diferentes e fez expandir uma civilização para que Portugal ofereceu o secular contributo de muitas gerações de seus filhos. Nenhum outro povo europeu soube realizar tão alto desígnio.”*



Por todas estas razões, Veríssimo Serrão concluía: “*Tudo aponta para a imediata conjunção das vias primeira e última, na defesa de uma autonomia de quase nove séculos, na radicação europeia que nos permite reforçar, com os povos de África, do Oriente e do Brasil, os*

*laços comuns que a mesma língua, os valores do espírito e os interesses da vida corrente ajudam a revigorar”. (...)“Portugal tem na sua gloriosa história a razão de ser da sua vida como povo e comunidade”. (...)“Tal o sentido de permanência e de esperança que a História de Portugal deve suscitar no ânimo dos seus leitores, na trajectória de uma nação exemplar que busca hoje novos caminhos à imagem do seu passado”.*

Quão actuais estas palavras e como vêm ao encontro das preocupações de que comunga a Academia de Marinha e tantos sectores da vida portuguesa em consciencializar, de novo, os portugueses, para a importância do mar e de todos os aspectos com ele relacionados, lutando-se contra o consciente ou o inconsciente olvido a que tem sido votado tudo o que com o mar se relaciona!

Bem assim, a Academia de Marinha convidou o Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão para seu Membro Efectivo da Classe de História Marítima por proposta aclamada em sessão do dia 17 de Outubro de 1984. Era, então, Presidente da Academia o Eng.º Eduardo Arantes e Oliveira. Presidia à classe de História Marítima o Professor Luís de Albuquerque. Entravam na ocasião, como académicos, o Professor Doutor Jorge Borges de Macedo, para a mesma classe, e o Almirante Henrique Leitão, para a classe de Artes, Letras e Ciências. Presidia a esta última o Almirante Rogério de Oliveira.

Era uma novel academia. Com efeito, a Academia de Marinha, que se seguira ao prévio Grupo de História Marítima, celebraria o primeiro decénio em 1988. Por essa ocasião, o seu então Presidente, Almirante Rogério de Oliveira, prestava homenagem aos grandes fautores da iniciativa, Almirante Sarmento Rodrigues e Almirante Avelino Teixeira da Mota, sem esquecer o apoio que o projecto recebera, na altura, do Chefe de Estado-Maior da Armada Almirante Sousa Leitão.

A esses dois grandes académicos prestará mais tarde homenagem Veríssimo Serrão. Para homenagear o Almirante Sarmento Rodrigues desloca-se a Freixo de Espada à Cinta onde profere, em 20 de Junho de 1999, a conferência que intitula *Do berço humilde em Freixo à imortalidade da História* e tomando a iniciativa da publicação dos textos da celebração comemorativa.

Da mesma forma procede para com o Almirante Teixeira da Mota, dedicando-lhe o texto *Teixeira da Mota – do Marinheiro ao Historiador*, oração proferida na Academia de Marinha em 21 de Março de 2002, em sessão presidida pelo então Chefe de Estado-Maior da Armada Almirante Nuno Vieira Matias.

Um outro aspecto merece ser realçado. Do mesmo modo como aproximou e dinamizou o trabalho das academias de História de Portugal, de Espanha e da América do Sul, assim também procedeu para com a Academia de Marinha e para o conjunto das academias portuguesas. Tem Veríssimo Serrão acção de especial relevo nos Simpósios de História Marítima que a Academia de Marinha organiza a partir de 1992. Convidado pelo Presidente a proferir a comunicação – base do I Simpósio dedicado ao estudo de *As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América*, o distinto professor proferia a conferência inaugural em 9 de Dezembro de 1992, sob o título *Antecedentes portugueses no descobrimento da América*. E propunha, no ano seguinte, um projecto da

maior importância e que teve a sua primeira concretização na Academia de Marinha: a reunião conjunta de todas as academias – Academia das Ciências de Lisboa, Academia Portuguesa da História, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, Sociedade de Geografia de Lisboa, Academia Nacional de Belas Artes e Academia de Marinha – representadas pelos respectivos presidentes. Este acontecimento tem lugar aquando da reunião do III Simpósio de História Marítima, que teve como título *D. João II, o mar e o universalismo lusitano*, e que reuniu de 11 a 13 de Outubro de 1995.

Na sessão de abertura, o Presidente da Academia vincava as condições subjacentes ao colóquio: “*a primeira resulta do facto deste Simpósio ser uma iniciativa conjunta das mais consagradas instituições científicas de âmbito nacional, cujos presidentes estão presentes*”. Mais importante talvez do que esta, a segunda condição: “*Há mais de um ano, por sugestão do Presidente da Academia Portuguesa da História, o ilustre Professor Doutor Veríssimo Serrão, Membro Emérito da Academia de Marinha, esta instituição organizou o encontro dos presidentes das instituições académicas, científico-culturais – que designarei genericamente por academias nacionais – com o objectivo de se estabelecer entre elas um clima de colaboração*”. E prosseguia: “*A nível das academias sentia-se que, em face da evidente degradação dos valores morais, sociais e culturais do Povo Português, era seu dever não permanecer indiferentes a este fenómeno*”. E na mesma sintonia se encontravam as instituições representativas das forças armadas portuguesas.

A presidência da comissão científica do Simpósio coube ao Professor Veríssimo Serrão que o encerrou com a conferência *D. João II e o sonho universalista de Portugal*. Dera-se, efectivamente, a participação de historiadores de Portugal, do Brasil, Espanha, França e Itália. E ouvira-se a voz da investigação sobre a História do Oriente e do Ocidente. Uma exposição sobre os temas do Simpósio era organizada na Sociedade Histórica da Independência de Portugal e surgia o projecto de erguer, em Lisboa, um monumento à memória do rei que soubera prosseguir a empresa da expansão marítima no Atlântico, realizar o plano da Índia e propiciar o achamento do Brasil.

Joaquim Veríssimo Serrão presidirá, ainda, à comissão científica do IV Simpósio de História Marítima sobre *A viagem de Vasco da Gama*, que tem lugar em 20 e 21 de Novembro de 1996.

Finalmente, em 15 de Dezembro de 2010, eram eleitos os primeiros Académicos Honorários da Academia de Marinha, como forma de reconhecer, nas palavras do Presidente Almirante Nuno Vieira Matias, “*os altos méritos dos seus mais ilustres membros, dando disso público testemunho*”. Foram nomeados os Professores Doutores Joaquim Veríssimo Serrão e Adriano Moreira.



O tempo avança na sua cadência, e as recordações adquirem nova e mais profunda sensibilidade. Mais marcantes se evidenciam certas características da personalidade intelectual e humana do Homenageado: a dádiva e o entusiasmo na docência, o universitário pioneiro e timoneiro nos caminhos da historiografia que teve a coragem de abrir e de estimular os mais jovens a percorrer, o historiador prolífico e escrupuloso, o português de inquebrantável amor à sua Pátria e às suas gentes. Uma vez mais, numa obra que reúne o registo do seu testemunho por terras de Portugal e do Brasil, acompanhando a emigração lusa através da História, através do Mar, na evocação de Camões e da sua mensagem: *A essência e o destino de Portugal*, Joaquim Veríssimo Serrão explicava no início: “*A essência e o destino de Portugal pode definir-se como uma incursão no passado nacional, para nele encontrar linhas de actuação que foram determinantes para compreender a ‘razão de ser’ portuguesa.*”

*Se tivesse vivido apenas na franja de terra que o destino lhe reservou, Portugal não seria hoje, aos olhos do Mundo, o pioneiro da expansão europeia do século XV, que levou ao achamento de novas terras e ao convívio com outras raças e povos. O título de glória que fica para sempre a marcar o brasão português veio da capacidade de utilizar o Atlântico como estrada marítima para duplicar, na célebre frase de Humboldt, a verdadeira face do Cosmos. Ninguém pode negar essa vocação universalista que (...) põe em relevo a dívida incomparável que o Mundo contraiu com Portugal”. O livro vem, assim, a “constituir, mais do que um campo de leitura, uma base de reflexão para fortalecer a consciência euro-ultramarina do homem português”.*

É essa preocupação relativa à consciência do homem português e aos destinos de Portugal que leva a Academia de Marinha a homenagear hoje, de uma forma que pretende exemplar, um dos seus maiores, o Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão celebrando, em cerimónia pública, a sua eleição como Membro Honorário.



## SESSÃO SOLENE

ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. SARMENTO RODRIGUES*/2011

HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO  
E AOS COMANDANTES SERRA BRANDÃO E SATURNINO MONTEIRO

### ELOGIO PÚBLICO DO COMANDANTE EDUARDO HENRIQUE SERRA BRANDÃO

Comunicação apresentada pelo académico  
João Abel da Fonseca, em 28 de Fevereiro



Excelentíssimo Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Excelentíssimo Senhor Presidente da Academia de Marinha,  
Excelentíssima Senhora D. Maria Isabel Junqueiro Sarmento Gomes Mota e demais  
Familiares do Senhor Almirante Sarmento Rodrigues,  
Doutos e Preclaros Confrades, com especial distinção aos Confrades Elogiados,  
aos membros do Júri do Prémio Almirante Sarmento Rodrigues, aos membros do  
Conselho Académico e aos Elogiadores,  
Excelentíssimo Senhor Engenheiro Senos da Fonseca, que desde já felicito,  
Excelentíssimos Familiares dos Académicos Honorários e do vencedor do Prémio,  
Excelentíssimos Convidados,  
Minhas Senhoras e Meus Senhores.

A feliz coincidência, de na mesma Sessão Solene, na presença do mais alto representante da Armada, se realizarem os Elogios de três Membros Eméritos, elevados pela vontade dos seus pares, à distinção de Honorários, bem como a entrega do prémio que leva o nome do fundador da Academia de Marinha e seu primeiro Presidente, torna ímpar o momento que vivemos.

Honrosa e grata foi a incumbência que recebi do Senhor Presidente da Academia para realizar o Elogio de consagração do Confrade Eduardo Henrique Serra Brandão, como o seria também para um dos outros dois.

Tratando-se dum eminente professor de Direito, falando agora em termos afins a este ramo da Ciência, que lhe é familiar, direi que todos somos *reus debitorum* do muito que consigo aprendemos e do muito que ainda esperamos e desejamos poder aprender. Jamais por *animus nocendi* em *consilium fraudis*, mas talvez por temermos, quiçá, um *eventus damni*, nos apressámos a entregar-lhe os louros desta palma académica.

A acreditar nos pressupostos do pensamento do conhecido filósofo alemão Arthur Schopenhauer, que dissertou nos seus *Aforismos para a Sabedoria de Vida*, sobre a Honra e a Glória, e passo a citar: “*A honra possui, em certo sentido, um carácter negativo, a saber, em oposição à glória, que tem um carácter positivo. Pois a honra não é a opinião sobre as qualidades especiais pertencentes a um único sujeito, mas só sobre aquelas que, via de regra, deve-se pressupor que não lhe falem. Por conseguinte, ela só assevera que este sujeito não é nenhuma excepção, enquanto a glória afirma que ele o é. A glória, portanto, tem primeiro de ser conquistada; a honra, pelo contrário, precisa apenas de não ser perdida.*” Então, fica para nós a honra, Senhor Comandante Serra Brandão, a glória é, desde já, sua.

Membro Efectivo em 28 de Agosto de 1970, decorridos portanto quase 42 anos, Emérito em 5 de Março de 1992 e Honorário, no passado dia 14 de Dezembro de 2011, o nosso Laureado recebeu o Elogio de recipiendário na Sessão Solene Plenária, do então recém criado Centro de Estudos de Marinha, na presença do Ministro da tutela, Almirante Manuel Pereira Crespo, no dia 25 de Novembro de 1970. Sabemos como se trata duma prerrogativa *De Consuetudine Praesidentum, ipso facto, regularis concordia*, que não raro assume a sua *Delegata potestas*. Mas o Almirante Sarmiento Rodrigues não abdicou desse seu direito e tomou a palavra. Passo a citar, lendo directamente da Acta da Sessão, oportunamente publicada, já no ano de 1971:

“*Vai agora o nosso confrade comandante Serra Brandão apresentar a sua comunicação acerca de «Novos Conceitos de Agressão e Legítima Defesa em Direito Internacional».* É a primeira comunicação que o Centro nos oferece. Com ela se inauguram os seus trabalhos. Lógico, seria, portanto, considerá-la como padrão através do qual se pudessem aferir as capacidades e possibilidades do novo instituto. E esse aspecto fica ainda mais caracterizado, sabendo-se que essa honrosa responsabilidade foi justamente cometida à Secção recém-criada de Artes, Letras e Ciências.

*Pois bem. Estou certo de não correr o menor risco ao assegurar que o estudo que vamos ouvir corresponderá em tudo ao alto nível que desejamos para o Centro. E isto simplesmente porque o conhecimento que tenho da envergadura intelectual, da vasta cultura, da capacidade realizadora do nosso eminente confrade constitui garantia bastante do mérito da comunicação.*



*Oficial dos mais distintos da nossa Armada, licenciou-se ainda em Ciências Económicas e Financeiras, onde mereceu o prémio de melhor aluno do seu ano, desenvolvendo ainda esses conhecimentos com os estudos pós-universitários da Escola de Economia e Ciências Políticas de Londres e no Instituto de Estudos Jurídicos da Universidade de Londres, no Palácio de Justiça Internacional da Haia e no Naval War College, de Newport.*

*Foi aluno distinto e depois professor ilustre, tanto no Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras como na Escola Naval. Consagrou-se especialmente às atraentes e complexas questões do Direito Internacional, nomeadamente no seu ramo marítimo, tendo sido muito vasta a sua actividade nesse sector. São numerosos os estudos publicados e as conferências em que participou, as consultas a que respondeu. Nos Ministérios da Marinha, dos Negócios Estrangeiros, do Exército e do Ultramar e no Departamento da Defesa Nacional.*

*Em grande número de congressos, em Angola, em Lisboa, em Londres, em Roma, em Madrid, foi sempre um qualificado representante de Portugal na defesa do Direito e da nossa razão.*

*De toda esta notável actividade nos dão conta os já numerosos trabalhos publicados, em lições, em conferências e em livros.*

*Além disso, a sua acção tem sido ainda superiormente qualificada e eficiente na direcção de empresas no Ultramar, com grandes benefícios para a economia nacional.*

*Por todas estas razões e ainda pela valiosa e inesquecível colaboração que prestou na Escola Naval – quando eu tive a honra de a dirigir – será para mim muito grato ouvir hoje a sua erudita comunicação”.*

Afinal o elogio da consagração foi proferido logo no primeiro dia em que Serra Brandão o recebeu pela palavra do Presidente. Mas não foi este um dia qualquer, como vimos, foi o primeiro da vida de uma nova instituição, de uma nova Classe que a passou a integrar e da primeira comunicação com que se iniciaram os trabalhos. Por isso representa esta uma excepção, a que aludia Schopenhauer no texto acima referido.

Resta-me, por conseguinte, juntar breves apontamentos que crescem à glória do nosso Confrade, já então conquistada. Aproveito o ensejo de também hoje aqui se ter realizado o elogio do Confrade Joaquim Veríssimo Serrão, para recordar uma judiciosa advertência que o meu querido Mestre, da Faculdade de Letras de Lisboa, costumava fazer aos aprendizes da História: “*perseguir na personalidade do sujeito, nas coisas mais simples, aquilo em que era diferente*”. Há já uns anos, ouvi, pela boca do Confrade José Cyrne de Castro, o relato do facto do Comandante Serra Brandão, na camarinha da vedeta que fazia a travessia do Tejo, ser o único oficial que, na mais das vezes, aproveitando o tempo da viagem para ler os jornais, o fazia ... mas lendo jornais ingleses. Estávamos nos primeiros anos da década de 50 do século passado. Interrogo-me eu, se não estamos de novo na presença de mais uma excepção!



Ensinou, como bem sabemos Direito Internacional na Escola Naval, mas também, convém não esquecer, História Marítima, enquanto Avelino Teixeira da Mota não assumiu, a regência da Cadeira.

Encontramos aqui a explicação para ter sido o nosso Confrade, o escolhido por Sarmiento Rodrigues, então Director da Escola e Comissário pela Marinha, das Comemorações Henriquinas, em 1960, ao nomeá-lo responsável pela organização do Congresso de História Marítima que na altura decorreu.

Recuemos, contudo, aos anos de 1945, 46 e 47. Vamos encontrar Serra Brandão na Escola de Alunos Marinheiros, em Vila Franca de Xira. Foi exactamente aqui, que, deu as suas primeiras aulas, durante três anos lectivos. Mas aulas de quê? De Instrução Militar e de Matemática. Nada que nos possa suscitar admiração. Só que, também lhe foi cometida a incumbência das aulas de Português. Se consultarmos as matérias curriculares do Programa, ou até os registos de Sumários, aí está o Mestre a ensinar Fonética

(vogais, consoantes, ditongos, sílabas, acentuação, pronúncia); Ortografia (acentos gráficos, regras de acentuação, sinais gráficos); Morfologia (artigos, substantivos, adjectivos, pronomes, advérbios, preposições); Sintaxe – tipos de frase, formas de frase, período e oração, elementos essenciais da oração ... E ainda, Breve Antologia da Literatura Portuguesa: *Cantigas de Amigo* de D. Dinis; Gil Vicente; Camões; Padre António Vieira; Bocage; Herculano; Garrett; Camilo; Eça...

Também neste caso se solidificam os alicerces da excepção. Aliás, talvez seja conveniente alertar para o facto de ser este o étimo de excepcional.

Foi na *Sagres* que ensinou aos cadetes Navegação e Cinemática Naval, como leccionou Estatística matemática e Geografia económica no Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras. Direito internacional foi contudo a sua cadeira de referência, já no Instituto Superior Naval de Guerra, já no seu equivalente da Força Aérea, bem como no Instituto dos Altos Estudos Militares.

Atentemos agora a uma notícia publicada num jornal diário de há uns anos: “*A Marinha, através da Escola Naval, vai homenagear o Comandante Serra Brandão, amanhã, dia 22 de Janeiro de 2008. A homenagem, que consistirá na atribuição do seu nome à Sala nº. 2 da instituição, pretende consagrar uma carreira de excelência dedicada ao mar e à formação. Desta forma o seu nome será uma presença e um exemplo na formação dos futuros oficiais da Marinha, nomeadamente durante a sua estada na Escola Naval*”. E permitam-me Vossas Excelências que mais uma vez me interroguem: – Quantos Professores tiveram, em vida, o seu nome atribuído a uma Sala de Aulas, na instituição onde leccionaram? E estamos de novo em presença de uma excepção.

Li um dia, já sem me recordar onde e por quem, que “*A experiência não é o que acontece a um homem, mas sim o que um homem faz ao que lhe acontece*”. Foi assim que o Professor brilhante, e não menos brilhante gestor de Empresas, certamente se acolheu a uma conhecida frase do guru da Ciência da Administração, o austríaco, naturalizado americano, Peter Drucker: “*A melhor maneira de prever o futuro é sermos nós a criá-lo*”.

Entre nós, aqui na Academia de Marinha, desde 1970 e até ainda há bem poucas semanas, apresentou quase 40 comunicações, de que respiguei em depósito, uns vinte títulos ainda disponíveis em Separata, que passarão nas imagens, a par da sua presença assinalada nas sessões. Dispensar-me-ão de me tornar a interrogar, mas não poderei, mesmo assim, deixar de assinalar a vitalidade patenteada, perto de atingir as 90 Primaveiras, ontem cumpridas. Cinco foram as Conferências com que nos brindou desde meados de 2010: “O que é afinal a pirataria?”; “O Congresso de História Marítima de 1960”; “O meu testemunho”, aquando da Homenagem ao Almirante Pereira Crespo; “A situação política internacional por ocasião da Invasão de Goa” e, recentemente, “Uma reflexão sobre o Euro”. Mas ainda na Sociedade de Geografia de Lisboa, de que foi Presidente e é Presidente Honorário, uma outra sobre o conhecido “Assalto ao *Santa Maria*”.

Não me deterei em enumerar mais passagens do seu extensíssimo currículo, aqui exemplarmente apresentado na comunicação proferida em 7 de Dezembro de 2010, pelo Confrade Luís Aires-Barros, disponível no sítio da Academia de Marinha.

Um episódio, contudo, não me atrevo a ignorar, por consistir também ele, um exemplo excepcional. Pouco tempo depois de Portugal ter aderido à então Comunidade Económica Europeia, realizou-se em Bruxelas uma reunião dos Ministros da Economia, entendeu o então Primeiro-Ministro belga juntá-los numa recepção de boas-vindas, enviando também convites para todos os Países que integravam a organização, extensivos a um representante de notória proeminência do ramo empresarial. Serra Brandão, chamado ao Ministério em apreço, foi informado no Gabinete que integraria a comitiva portuguesa nessa deslocação ministerial. Nada mais lhe comunicaram, senão pormenores burocráticos inerentes à viagem. E também de nada mais se apercebeu senão já naquela capital e durante a referida recepção. E ali estava ele, um por país, e ele por Portugal – o tal gestor proeminente, de reputada competência.



Daquilo que conheço, dum já longo convívio de mais de vinte anos com o nosso Confrade, tenho para mim que sempre deve ter posto em prática uma consagrada frase que é vulgarmente ensinada nas aulas de Gestão: “*Se queres chegar depressa, corre sozinho, se queres chegar longe, corre com outros*”!

Teve a arte de não se tornar estátua, de resistir delicadamente a todas as consagrações, e nunca se deixou academizar, porque jamais confundiu erudição com sabedoria, que são coisas bem distintas.

Terei eu a capacidade de adjectivar ainda a sua fulgurante personalidade? Se aqui for parco, me perdoe o visado, por mais esta figura jurídica de *ilícito concorrencial, com dano*. Tentarei, mesmo assim, ao dizer que Serra Brandão é rápido a responder, sagaz a adivinhar, subtil a pensar, inteligente a argumentar e fluente a imaginar, a ousar, a escrever e a agir.

Resta-me pouco tempo, mas ainda se me impõe que partilhe com Vossas Excelências o que amiúde me ocorre ao ler os textos que saem da sua pena elegante, aquele verso de um monge medieval, registado num pequeno pergaminho emoldurado e pendurado na parede de um *scriptorium* monástico: “É preciso ir além da banal perfeição”.

O período quaresmal da quadra que atravessamos recomenda à reflexão, nessa mesma travessia do deserto, em que a tentação da Glória, pode fazer esquecer que na Terra se mede ela pela Obra, mas no Céu, pela Vida, como nos esclareceu Paulo de Tarso.

Aquele antigo aluno que atravessa a rua para nos vir falar, quantas vezes já casado, acompanhado por sua mulher, e até por seus filhos, e depois de nos saudar, virando-se para os familiares dilectos nos apresenta: – Foi meu professor, foi um dos melhores professores que tive.

Estou em crer, que me acompanha Senhor Comandante, ao aceitar que é esta uma das suas condecorações, *in pectore*, anónima no sujeito activo, mas viva no seu coração de Homem Bom.

Já nada mais tenho para lhe dizer, senão o de ser intérprete dum sentimento que proclamamos em uníssonos: – Gostamos muito de si!



## SESSÃO SOLENE

ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. SARMENTO RODRIGUES*/ 2011

HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO  
E AOS COMANDANTES SERRA BRANDÃO E SATURNINO MONTEIRO

### ELOGIO PÚBLICO DO COMANDANTE ARMANDO DA SILVA SATURNINO MONTEIRO

Comunicação apresentada pelo académico  
José Cyrne de Castro, em 28 de Fevereiro



Quando no longínquo ano de 1942, o jovem Armando Saturnino Monteiro ingressou na Escola Naval, no curso “Afonso de Albuquerque”, estava certamente muito longe de sequer imaginar que, sete décadas mais tarde, estaria na cerimónia de hoje.

Galardoado no fim do 1º ano da Escola Naval com o Prémio Fiel Stockler<sup>1</sup>, continuou a dar boa conta de si, quando, durante os 2º e 3º anos, com cadetes do seu curso, revitalizou a vida do CNOCA, que estava quase extinto, o que certamente o entusiasmou a tornar-se um velejador desportivo e, mais tarde, praticante de prancha à vela.

---

<sup>1</sup> O Prémio Fiel Stockler destina-se a galardoar o aluno mais classificado do 1º ano da Escola Naval.

Como Guarda-marinha do *Bartolomeu Dias* participou, em 1945, na ocupação do Timor Português, onde a sua acção foi merecedora dum louvor colectivo do Major-general da Armada e, ainda, de um outro – este individual – concedido pelo Director de Marinha, devido à sua valiosa participação e competência técnica no levantamento hidrográfico do porto de Díli, levantamento este citado no livro de Luna de Oliveira sobre Timor<sup>2</sup> e também, mais pormenorizadamente, no livro do nosso confrade Rodrigues da Costa com o título “Os navios e os marinheiros portugueses em terra e nos mares de Timor”<sup>3</sup>.

Como 2º tenente – depois de amanhã faz exactamente 66 anos que foi promovido a este posto – então na Escola de Alunos Marinheiros (EAM) e com um grupo de oficiais – entre eles o 2º tenente Serra Brandão – interessou-se profundamente em melhorar o Regulamento de Infantaria da Armada.

Os elementos por si recolhidos em duas visitas de estudo a Centros de Instrução da Marinha Americana<sup>4</sup>, depois de adaptados às nossas necessidades, incitaram o 2º tenente Saturnino Monteiro a orientar profundas alterações na instrução e na própria Escola de Alunos Marinheiros, o que constituiu um sucesso notável a todos os níveis.

É por esta altura que é pai do primeiro dos seus cinco filhos.

O seu entusiasmo e iniciativa na instrução dos recrutas da Armada conduziram-no a, com a colaboração do 2º tenente Victor Vitorino (já falecido), redigir e ilustrar parte importante do *Livro do Grumete*<sup>5</sup>, no qual o instruendo melhor podia assimilar os hábitos e costumes da vida de bordo, sendo-lhe facultados, ainda, noções complementares de História Naval e outros.

A sua preocupação com os métodos de ensino, apoiada numa sólida cultura pedagógica e vincado espírito militar, levaram-no a promover uma nova reorganização – desta vez da Escola de Mecânicos – de forma a torná-la mais eficientes na preparação dos alunos, face às novas armas e equipamentos recebidos da NATO<sup>6</sup>.

Da sua autoria são, também, o *Livro do Monitor* e a parte do combate do, ao tempo, *Regulamento de Infantaria da Armada*.

Na comissão a bordo do *Gonçalves Zarco* (1955/57), como Chefe do Serviço de Artilharia – na Índia e Macau – e numa situação muito delicada na vida do navio, actuou numa forma tão clara e decidida que o Comandante do navio não hesitou em considerá-lo como “*um oficial excepcional dentro da Armada*”<sup>7</sup>, devendo juntar-se a este louvor

<sup>2</sup> Oliveira, Cor. Humberto Luna de, *Timor na História de Portugal*, vol. IV, p. 284, Fundação Oriente, Lisboa, 2004.

<sup>3</sup> Costa, Adelino Rodrigues da, *Os navios e os marinheiros portugueses em terra e no mar*, p. 212, Edições Culturais da Marinha, 2005.

<sup>4</sup> 1ª Visita em Jan. 1952, com 1º ten. Ornelas e Vasconcelos; 2ª visita, em Out. 54, com o 1º ten. Marques Ribeiro.

<sup>5</sup> Conhecem-se as edições de 1952 e 1953, mas foi publicado até 1974. A edição de 1952 ainda foi em cicloestilo.

<sup>6</sup> Com o ingresso na NATO em 1949, receberam-se 4 fragatas, 14 patrulhas A/S e 16 draga-minas. Vidé *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII, p. 153.

<sup>7</sup> Louvor dado pelo Cte. do *Gonçalves Zarco*, Cap. Frag. António Garcia Braga, em 17 Dez. 1956.

os recebidos, mais tarde, dos Comandantes da Escola de Mecânicos<sup>8</sup> e dos NRP *Tejo*<sup>9</sup> e *Vouga*<sup>10</sup> onde esteve embarcado como imediato.

Com o desenrolar da questão ultramarina e na expectativa de que à Marinha se viriam a impor – inevitavelmente – tarefas mais exigentes fora da Metrópole, abordou o assunto nos Anais do Clube Militar Naval<sup>11</sup> onde, com a sua experiência e capacidade de análise, considerou a necessidade de se vir a dispor de canhoneiras nas diversas províncias ultramarinas, unidades estas mais adequadas aos ambientes tropicais do que os navios das missões NATO.

Na primeira docência na Escola Naval, cerca de 1960, – onde eu próprio também me encontrava como instrutor – tive ensejo de testemunhar a nossa actividade entusiasta de jovens oficiais, arrastados pelo exemplo, competência e seriedade que o Comandante Saturnino Monteiro imprimia às funções pedagógicas e ao Comando da Companhia de Alunos.

Sobre isto, o Prof. Doutor João Moreira Freire, ex-oficial da Armada e cadete da Escola Naval naquela altura, em conferência proferida aqui na Academia de Marinha (em 17 Nov. 2004), disse: “*Há cerca de 40 anos, o Comandante Saturnino Monteiro numa das palestras que fez á Companhia de Alunos da Escola Naval, alertava para 3 dos principais problemas que, pensava ele, iriam colocar-se a esses jovens no decurso da sua futura carreira de oficiais. Eram então:*

- *A modernização técnica, cada vez mais rápida, nos navios, nas armas e nos equipamentos;*
- *A evolução do regime político em Portugal, que poderia abrir situações delicadas para as Forças Armadas;*
- *As dificuldades acrescidas de liderança e condução de pessoal num mundo ocidental onde certas mudanças eram já perceptíveis. Certeira previsão esta!*”

Em Agosto de 1960, por ocasião das celebrações do V centenário da morte do Infante D. Henrique, quando em Lisboa se encontravam para o efeito, navios, cadetes e fuzileiros de 13 marinhas estrangeiras, o Comandante Saturnino Monteiro – com a prática de Comandante do Corpo de Alunos de Escola Naval e apenas 6 meses de Capitão-tenente (promoção por escolha) – foi a pessoa encarregada pelo Almirante Henrique Tenreiro (Comandante, das Forças Navais, nacionais e estrangeiras) de preparar e organizar o desfile militar de 3.800 homens<sup>12</sup>, na Avenida da Liberdade, o que resultou num êxito retumbante de organização e pontualidade, do, desfile que foi sem dúvida – repito,

<sup>8</sup> Louvor dado pelo Comodoro Silva Moreira em Ago 1959.

<sup>9</sup> Louvor dado pelo Comandante do NRP *Tejo*, Cap. Ten. Manuel da Silva Dias, em Abr. 1958.

<sup>10</sup> Louvor dado pelo Comandante do NRP *Vouga*, Cap. Ten. Virgílio Guimarães Rodrigues, em Jun. 1959.

<sup>11</sup> Anais do CMN de Jul./Set. 1958.

<sup>12</sup> 10 Ago. 1960. Nações participantes: Portugal, Brasil, Espanha, Argentina, Canadá, Dinamarca, EUA, Itália, Holanda, Alemanha (RFA), Suécia e África do Sul. O desembarque das forças teve lugar entre as 07.30 horas e as 08.30 horas. O desfile iniciou-se às 10.00 horas em ponto. Para mais pormenores, ver comunicação do Comandante Saturnino Monteiro, na Ac. Marinha, em 14/12/2010.

sem dúvida – um dos notáveis jamais realizados por forças de Marinha, em Lisboa, no séc. XX, perante uma multidão calorosa e entusiasta, numa manhã de Sol radioso de Verão.

Dos seus louvores, um<sup>13</sup> foi confirmado pelo próprio Almirante CEMA – o que é raro – e o outro<sup>14</sup> pelo Vice-almirante SSA.

Concluído o Curso Geral Naval de Guerra com elevada classificação foi-lhe conferido o comando do NRP *S. Vicente*, que largou para Angola, onde permaneceu 3 anos e a sua actuação, sem se poupar a quaisquer esforços, foi superiormente considerada como distinta, relevante e importante<sup>15</sup>, tanto do ponto de vista orgânico como operacional.

De regresso à Metrópole, a Marinha, atendendo as suas capacidades, qualificações e experiência, decidiu aproveitá-lo novamente no campo de organização e didáctica do ensino, nomeando-o Director de Instrução da Escola de Alunos Marinheiros onde, introduziu o Ensino Programado no que foi um dos pioneiros em Portugal.

Outras suas iniciativas mereceram, no conjunto, elogios de altas entidades navais, nacionais e estrangeiras.

Novamente na Escola Naval (1969/72) para exercer funções docentes em História e Organização Militar e – mais tarde – pelo novo Regulamento da Escola Naval, nas áreas de Organização e Arte de Comando, Política e Estratégia e, ainda como Comandante do Corpo de Alunos, a sua actuação viria a revelar-se tão importante que os dois sucessivos Comandantes da Escola Naval<sup>16</sup> consideraram os seus serviços relevantes, extraordinários e distintos.

Mais uma vez, manifestou um excepcional espírito de organização e uma grande aptidão para assuntos didácticos, além dum conjunto de qualidades de liderança militar que impressionaram até os futuros oficiais.

Recentemente – há cerca de ano e meio – nas comemorações do 40º aniversário da entrada na Escola Naval (em 1970) do curso “Baptista de Andrade”, o Comandante Saturnino Monteiro proferiu uma lição simbólica em que referiu os 3 factores da Produção: Terra – Capital – Trabalho.

Porém, na opinião do orador, tornava-se indispensável acrescentar ainda o factor Organização, pois a sua falta gerava – quase invariavelmente – o insucesso e, como prova disso tínhamos a deficiente organização do nosso Estado, dependente duma Constituição que, por isso, deveria ser profundamente revista a curto prazo.

Em 1972, esperava-o uma nova comissão no Ultramar, no Comando da Defesa Marítima de Porto Amélia (Moçambique) onde se manteve até meados de 1974.

A boa organização e o bem servir dos meios ao dispor do Comandante Saturnino Monteiro e a eficácia da sua colaboração com os restantes forças militares da Região Mili-

---

<sup>13</sup> Louvor dado pelo Comandante da Escola Naval, VALM Sarmiento Rodrigues, em 12 Abr. 1960.

<sup>14</sup> Louvor dado em 22 Mar. 1963 pelo Comandante da Escola Naval, Comodoro Laurindo dos Santos, em que o Comandante Saturnino Monteiro é considerado um distinto militar de quem a Armada muito pode esperar.

<sup>15</sup> Louvor do Comandante Naval de Angola, Comodoro Laurindo dos Santos, em 30/1/1964, mandado averbar pelo Vice-CEMA.

<sup>16</sup> CALM Teixeira da Silva, em 12 Fev. 1970 e CALM Fragoso de Matos, em 14 Jul. 1972.

tar de Moçambique foram dignas dum louvor do Comandante Naval de Moçambique<sup>17</sup>, que veio a ser publicado na Ordem da Armada, por despacho do Almirante CEMA.

Dois meses depois de regressar á Metrópole foi promovido a Capitão-de-mar-e-guerra e volta – pela 3ª vez – à Escola Naval, agora como Imediato, onde a sua acção “*extremamente colaborante, firme sem violência, benevolente sem fraqueza, realista sem dureza*”<sup>18</sup> dura pouco tempo, por ter sido nomeado para novas funções no âmbito da Direcção do Serviço do Pessoal (DSP).

Após 4 meses, baixou ao Hospital da Marinha com problemas de saúde que o levaram, decorrido algum tempo, a deixar o Activo e passar a Reserva.

Já na Reserva e a despeito da sua precária saúde, mas atendendo às suas bem provadas qualidades de organizador, as autoridades superiores da Armada convidaram-no a criar o Centro de Instrução por Correspondência (CIC) de que foi director até 1980 (1/1/1980) data em que, a seu pedido, foi desligado do serviço efectivo.

Depois disto ainda proporcionou ao CIC uma larga longa colaboração, *ad hoc*, até 1990<sup>19</sup>.

As suas preocupações de cidadão, atento á organização político-administrativa de Nação e ao estabelecimento duma verdadeira democracia participativa, levam-no a apresentar soluções concretas para esta questão no livro *Preparar o Futuro – Viver o Presente*<sup>20</sup>, desenvolvendo novamente este propósito noutro livro, mais recente, intitulado *A Revolução que falta fazer*<sup>21</sup>.



<sup>17</sup> CALM Jaime Lopes, em 20 Jul. 1973.

<sup>18</sup> Louvor dado pelo Cte. da Escola Naval, Comodoro E. Silva Gameiro, em 6 Mar. 1975.

<sup>19</sup> Neste período elaborou cerca de 138 lições programadas sobre diversas matérias.

<sup>20</sup> Edição do autor, Lisboa, Jan. 1980.

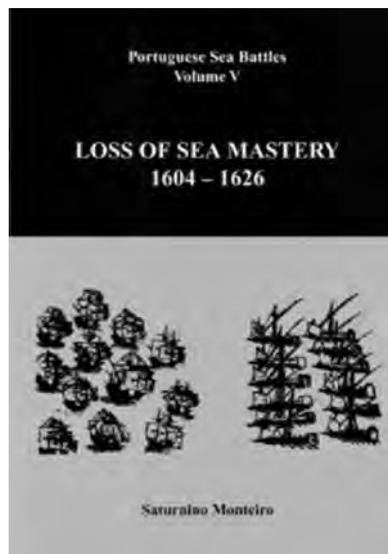
<sup>21</sup> Edição do autor, Lisboa, 2010.

Em 1988, foi agraciado com o Prémio “Almirante Pereira Crespo” da Revista da Armada, devido ao valor dos seus artigos sobre algumas das nossas batalhas navais, o que veio a dar lugar ao vol. I da sua obra monumental *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*.

A Academia de Marinha admitiu-o, com satisfação, como membro (1988) na classe de Artes, Letras e Ciências, tendo passado, mais tarde (5 de Março de 1992), para a classe de História Marítima (Dez 1992).

Uma vez passado à Reforma (Nov. 1990), iniciou uma nova etapa da sua vida, dedicando-se à continuação da sua obra atrás referida, hoje com 8 volumes, trabalho este que constitui uma referência irrecusável nos estudos navais e históricos e vêm citados em estudos estrangeiros da especialidade.

O Prof. Doutor António José Telo, na apresentação da 2ª edição<sup>22</sup> do vol. I considerou esta obra de monumental, acrescentando ter-se revelado o Comandante Saturnino Monteiro como um dos mais importantes estudiosos, com base em dados recolhidos nas mais diversas fontes e arquivos oficiais da Marinha, sendo este trabalho unanimemente reconhecido como um dos mais relevantes neste campo da história naval.



Com uma parte desta obra granjeou, em 1991, o Prémio Defesa Nacional que lhe foi entregue pelo então Ministro da Defesa Nacional (Dr. Fernando Nogueira) e também os Prémios da Academia de Marinha, “Almirante Sarmento Rodrigues” – 1992<sup>23</sup> e “Almirante Teixeira da Mota” – 1994<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Em 14 Mai.2009, na Livraria Buchholz Chiado, em Lisboa.

<sup>23</sup> Concorreu com os volumes I, II e III, que abrangem o período que vai desde o começo da nacionalidade até ao fim da Expansão.

<sup>24</sup> Concorreu com os vols. IV, V e VI.

Em edição do autor, e em inglês, foram já publicados os 5 primeiros volumes<sup>25</sup>, tendo parte deles sido revista pelo nosso confrade Comandante Carlos Mesquita.



No âmbito da Academia de Marinha desenvolveu fecunda actuação com comunicações, entre outras matérias, sobre a *Batalha do Golfo de Oman* e a *corrigenda a fazer na Portugália Monumenta Cartographica*<sup>26</sup>, *Espadas Contra Canhões (1583-1663)*<sup>27</sup>, *Recordações da Reocupação de Timor, em 1945*<sup>28</sup>, além de *Achegas para uma Política Naval Actualizada*<sup>29</sup> e a *Evolução do Pensamento Naval Português*<sup>30</sup>.

Quando esta Academia, sob a presidência do Contra-almirante Rogério de Oliveira, decidiu levar a cabo a elaboração e publicação duma *Historia da Marinha Portuguesa (1139-1974)*, que de uma “*forma sistemática e tão completa quando possível incluisse não só a narração dos factos, das navegações e viagens, mas igualmente a história das ciências e as actividades que estão ligadas à vida do mar*”<sup>31</sup> foi cometida ao membro emérito Saturnino Monteiro, a responsabilidade de estruturar e organizar tal obra que, na altura, fazia prever um total de cerca de 36 volumes.

Tendo exercido o cargo de Presidente da Comissão Científica desta obra monumental durante 4 anos<sup>32</sup>, foi mercê da sua dedicação, esforço e persistência que conseguiu que se editassem dois volumes, e no ano seguinte à sua exoneração – a seu pedido por motivos de ordem pessoal – ainda saíram outros dois, já evidentemente de antemão preparados.

<sup>25</sup> Volumes I e II (ed. 2010); volumes III e IV (ed.2011); vol. V (ed. 2012).

<sup>26</sup> Na Academia de Marinha, em 27 Out. 1988.

<sup>27</sup> Na Academia de Marinha, em 28 Nov. 1995.

<sup>28</sup> Na Academia de Marinha, em 21 Jun. 2005.

<sup>29</sup> NA Academia de Marinha, em 30 Mai. 2000.

<sup>30</sup> NA Academia de Marinha, em 15 Mai. 1993.

<sup>31</sup> Texto do Presidente da Academia de Marinha, CALM Rogério de Oliveira.

<sup>32</sup> De 27 Set. 94 a 28 Set. 98.

Até hoje – jamais – foi possível conseguir esta cadência de edições!

A sua enorme actividade em prol da Armada durante toda uma vida, associada à modéstia do seu carácter, tornou-o um dos mais notáveis oficiais da sua geração que, ainda hoje, constitui um exemplo a apontar e a seguir.



A Armada, tendo em atenção a sua “*longa carreira de acções meritórias em que a devoção à Marinha foi característica constante e relevante*” entre várias condecorações que lhe atribuiu, distinguiu-o com a Medalha de Serviços Distintos (Ouro)<sup>33</sup> que lhe foi posta no peito pelo próprio Almirante-CEMA, Alm. Vieira Matias.

Publicou, ainda, a expensas suas, os livros *Liderança de Pessoal*<sup>34</sup> e *Organização do Ensino*<sup>35</sup>, sempre na preocupação, como os títulos indicam, de melhorar a gestão do pessoal e o rendimento do ensino.

Reconhecendo os seus notabilíssimos méritos no campo da história naval, do empenho, entusiasmo e competência postos nas funções desempenhadas nesta Academia, esta instituição elevou-o à categoria de Membro Honorário<sup>36</sup>, a mais alta distinção académica prevista no nosso Regulamento.

Senhor Comandante Saturnino Monteiro.

Ilustríssimo Confrade,

- Na sua geração viveu tempos de mudança em que participou activamente.
- Demonstrou vigor e clarividência, inovando aspectos da vida naval.

O Senhor Comandante acreditou no Futuro,

Serviu a Armada ...e continua a servi-la nesta Academia.

A sua pessoa e exemplo merecem.

Amizade

Respeito

Admiração

---

<sup>33</sup> Portaria de 21 Dez. 1998, OA2/13-1-99.

<sup>34</sup> 2 Volumes editados em 1991.

<sup>35</sup> 2 Volumes, editados em 2000, inspirados no *Curso Programado de Técnicas de Instrução* (conjunto de 5 folhetos com 3 lições programadas cada um) elaborado entre 1968 e 1972.

<sup>36</sup> Assembleia de Académicos de 11 Dez. 2011.

**IN MEMORIAM AGNES MIEGEL**  
**UMA EPOPEIA NAVAL GERMÂNICA:**  
**A OPERAÇÃO ANÍBAL**

Comunicação apresentada pelo académico  
Vasco Soares Mantas, em 13 de Março

A história europeia do século XX foi indiscutivelmente marcada pela evolução interna da Alemanha, potência cuja centralidade nos assuntos europeus se afirmou de forma irreversível depois da fundação do II Reich, perfilando-se como representante das grandes potências continentais cuja política foi orientada por um pensamento geoestratégico oposto ao dos impérios coloniais marítimos. Não quer isto dizer que o Reich alemão desprezasse o poder marítimo, antes pelo contrário, envolvendo-se nos anos que precederam a Primeira Guerra Mundial numa corrida aos armamentos navais com a Inglaterra, largamente inspirada pela Teoria do Risco desenvolvida pelo almirante Von Tirpitz.<sup>1</sup> Vencida e humilhada na guerra de 1914-1918, esmagada pela inflação e pela miséria que se lhe seguiram, a Alemanha estava madura para a solução totalitária que as eleições de 1933 permitiram e que a literatura explica por vezes melhor que a história: “*Encontrava-me, evidentemente, arruinado, e partilhava com sessenta milhões de homens uma completa ausência de futuro. Era a idade propícia para cair no laço sentimental de uma doutrina de direita ou de esquerda*”<sup>2</sup>.

Seis anos depois de Adolfo Hitler subir ao poder começava a guerra que as democracias não souberam evitar e que, mergulhando quase toda a Europa na tragédia, terminou com a destruição da Alemanha. Durante o conflito as marinhas alemãs, militar e mercante, tiveram uma actuação meritória, ainda que frequentemente obscurecida pela actividade da arma submarina. Nesta comunicação analisamos uma das mais interessantes operações navais alemãs da Segunda Guerra Mundial, quer pelos objectivos, quer pelas circunstâncias de extrema dificuldade com que se deparou, pois ocorreu em 1945, nos últimos meses da guerra, pondo à prova a capacidade técnica e a disciplina de todos os que nela foram empenhados, num momento em que a derrota da Alemanha era já evidente para a maioria. O cenário em que se desenrolou a Operação *Aníbal* é o das consequências do descalabro da Frente Leste nos primeiros dias de 1945, com o inexorável avanço das forças soviéticas através dos territórios alemães situados a oriente do Oder. O que então se passou na Prússia, na Pomerânia e na Silésia continua a ser razão de acalorados debates, ainda que exista consenso generalizado sobre a brutalidade

---

<sup>1</sup> J. Patrick Kelly, *Tirpitz and the German Imperial Navy*, Bloomington, 2011. Agradeço cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras deste artigo.

<sup>2</sup> Marguerite Yourcenar, *O golpe de misericórdia*, Lisboa, 2012, p. 38.

das situações a que foram submetidas as populações civis na viragem definitiva de uma guerra ideológica<sup>3</sup>.

A confusão em que o final próximo da guerra mergulhou as zonas que iam sucessivamente sendo envolvidas pela frente em movimento contribuiu para que bastantes pormenores do que foi sucedendo sejam ainda hoje difíceis de precisar, tanto mais que parte muito importante da documentação oficial, nomeadamente de origem aliada, com particular destaque para a soviética<sup>4</sup>, só muito recentemente foi disponibilizada aos investigadores, existindo ainda muitas restrições quanto a determinadas operações, sobretudo quando subsistem versões oficiais cuja alteração pode revelar-se pouco conveniente, por recair em aspectos de particular sensibilidade. Não esqueçamos que à Segunda Guerra Mundial sucedeu a Guerra Fria, opondo os aliados de ontem, o que dificultou a análise de factos que, por uma ou por outra razão, não interessava evocar de nenhum dos lados.

Esta situação foi sentida de forma muito mais gravosa na República Democrática Alemã, por razões evidentes, tanto mais que grande parte dos alemães expulsos do Leste foram estabelecidos no que viria a ser a RDA, onde, como é lógico, não se podia discutir a actuação das forças soviéticas em 1945 e nos tempos que se lhe seguiram. Por razões um pouco diversas a abordagem desta problemática no Ocidente também se fez cautelosamente, quando se fez. Por um lado, os que foram testemunhas ou vítimas calaram durante muito tempo a expressão das suas experiências, uma vez que os traumas da derrota pesaram longamente sobre os que a viveram, enquanto por outro lado, no momento em que se começou a investigar e a publicar, nomeadamente episódios pessoais da pequena história, não faltaram acusações de revisionismo, pouco propícias ao estabelecimento da verdade, situação que subsiste ainda na actualidade<sup>5</sup>.

O desconhecimento de muitos dos acontecimentos que acompanharam o fim da centenária presença germânica nos territórios a leste do Oder continua a ser grande, particularmente em Portugal, onde não se traduziram praticamente nenhuma das obras que sobre este assunto foram editadas na República Federal Alemã a partir dos anos cinquenta, ou outras publicadas no estrangeiro. É sabido que a história dos vencedores suplanta a dos vencidos, não faltando neste caso a inegável influência da generalizada imputação de culpa pela guerra atribuída à Alemanha, suficiente, mesmo sem os meandros políticos dos tempos do bipolarismo terminado em 1990, para refrear mergulhos num passado muito sombrio, para vencidos e, não poucas vezes, para vencedores. Em Portugal, como dissemos, a divulgação dos acontecimentos que envolveram populações civis no Leste alemão em 1945, foi muito reduzida, pontual. Todavia, lembramos que o filme alemão *Nacht fiel über Gotenhafen*, do realizador Frank Wisbar, rodado em 1959 e cujo tema central é o torpedeamento do paquete *Wilhelm Gustloff* nos primeiros dias

---

<sup>3</sup> Anthony Beevor, *A queda de Berlim*. 1945, Lisboa, 2003, p. 63; Norman Davies, *A Europa em guerra – 1939-1945*, Lisboa, 2008, pp.13-29, 254.

<sup>4</sup> V. A. Zolotarev, *Stavka VGK: Dokumenty i Materialy 1944-1945*, Russkii Arkhiv: Velikaia Otechestvennaia, 16, 5, (4), Moscovo, 1999.

<sup>5</sup> Robert Möller, *German's as Victims? Thoughts on a Post-Cold War History of the Second World War*, History and Memory, 1, 2005, pp.147-194.

da Operação *Antibal*, passou em Portugal durante os inícios dos anos sessenta<sup>6</sup>, desaparecendo depois dos circuitos comerciais (Fig. 1).



Fig. 1 – Cartaz do filme *Nacht fiel über Gotenhafen*, realizado por Frank Wisbar

Anos depois, em 1975, um artigo de Jürgen Thorwald, autor que escreveu bastante sobre os acontecimentos de 1945, publicado numa acessível história da Segunda Guerra Mundial, aflorou a questão da evacuação de civis por via marítima e das circunstâncias dramáticas em que se verificou<sup>7</sup>, assunto que já tinha sido referido rapidamente alguns anos antes numa importante obra do historiador militar suíço Eddy Bauer, também publicada em Portugal<sup>8</sup>.

Nesta difícil questão das condições em que se processou a Operação *Antibal* verifica-se, uma vez mais, a importância da literatura como meio de divulgação e consequente estímulo ao debate, como prova a publicação por Günter Grass da novela *Im Krebsgang*, traduzida em Portugal com o título *A Passo de Caranguejo*<sup>9</sup>, obra que inquestionavelmente trouxe para o grande público internacional o conhecimento de factos até então obscuros, para não dizer mais. Naturalmente as polémicas à volta do tratamento das populações

<sup>6</sup> Tivemos oportunidade de visionar a película em 1963, no desaparecido cinema Recreios da Amadora. O filme teve como consultor o sobrevivente da tragédia Heinz Schön, que foi auxiliar de comissário a bordo do navio, e como protagonista principal a actriz Sonja Ziemann. Heinz Schön, que deixou vasta obra sobre o tema, faleceu em 7.4.2013.

<sup>7</sup> Jürgen Thorwald, *A avalanche vermelha*, Crónica da Segunda Guerra Mundial, 3, Lisboa, 1975, pp. 315-330.

<sup>8</sup> Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, VII, Lisboa, 1970, pp.172-173.

<sup>9</sup> Günter Grass, *A passo de caranguejo*, Lisboa, 2003 (Grass, 2003); Júlia Garraio, *A novela Im Krebsgang de Günter Grass: a História, outra vez*, Em torno da novela “Im Krebsgang” de Günter Grass, in *Cadernos do CIEG*, 28, 2007, pp. 9-77.

civis em fuga redobram de intensidade, umas exprimindo argumentos sensatos, outras perdendo-se em meandros ideológicos pouco credíveis, como facilmente se verifica em muitos sítios da *internet*, polémicas que se reflectem perfeitamente no caso desenvolvido à volta da fugaz passagem de Grass pelas fileiras das SS, que o autor refere em *Descascando a Cebola*<sup>10</sup>, ou da exposição organizada há poucos anos em Berlim por Erika Steinbach, deputada e presidente do *Bund der Vertriebenen* (Liga dos Expulsos), ilustrando a política de expulsão maciça da população alemã após a derrota, nalguns casos envolvendo claras situações de limpeza étnica<sup>11</sup>.

Movemo-nos, pois, no campo muito escorregadio da História Contemporânea, onde frequentemente se investiga apenas para comprovar o que já foi decidido. A verdade trágica é que, apesar das tentativas, tantas vezes desajeitadas, desenvolvidas por uns e por outros para obliterar um passado de conflitos, nomeadamente na União Europeia, não faltando legislação tendente a institucionalizar versões oficiais<sup>12</sup>, os ressentimentos e as situações dúbias persistem como heranças históricas inelutáveis. Cabe aos historiadores a tarefa de investigar livremente os factos com a máxima imparcialidade possível, o que nem sempre se verifica, mesmo involuntariamente, como é próprio da natureza humana, mais apta a julgar do que a compreender. A história da Europa é a história de grupos e de interesses que durante séculos, enfrentando-se ou aliando-se, criaram um cenário geopolítico e cultural em que nos reconhecemos, mas cuja estabilidade, por isso mesmo, pode ser enganadora, como os tempos presentes demonstram quotidianamente.



Fig. 2 – Civis em fuga numa estrada da Prússia Oriental nos inícios de 1945 (GAHS)

<sup>10</sup> Günter Grass, *Descascando a cebola. Autobiografia 1939-1959*, Lisboa, 2008 (Grass, 2008), pp. 101-146.

<sup>11</sup> Alfred de Zayas, *A Terrible Revenge. The Ethnic Cleansing of the East European Germans. 1944-1950*, Nova Iorque, 2006 (Zayas, 2006); L. Michel, *Les relations germano-polonaises fragilisées par le débat sur les expulsions*, Allemagne d'aujourd'hui. Politique, Economie, Société, Culture, 171, 2005, pp. 102-120.

<sup>12</sup> A existência de legislação restritiva da liberdade de investigação e da expressão dos resultados dessa investigação assenta claramente em pressupostos ideológicos, desde logo discutíveis em democracia, suscitando um reflexo natural de autocensura, apenas favorável às interpretações consideradas oficiais e, portanto, legais.

A evacuação dos territórios alemães a leste do rio Oder representou um drama envolvendo milhões de civis, não sendo fácil por vezes, considerando o caos que se foi estabelecendo à medida que o avanço soviético e a degradação das condições de vida contribuía para um sentimento de perigo iminente, distinguir entre evacuação e simples fuga (Fig. 2), mais ou menos desordenada. Esta circunstância deve ser tida em conta quando se procura precisar o número de refugiados evacuados por via marítima a partir dos portos da Prússia e da Pomerânia, nos quais se concentraram refugiados vindos de outras regiões, como a Silésia e a Curlândia. Por outro lado, muitos dos transportes de evacuação contavam com transbordos, pelo que num ou noutro caso pode haver contagens repetidas. Mesmo o cálculo de refugiados a bordo deste ou daquele navio nem sempre é fácil, como aconteceu em relação à malfadada viagem em que foi afundado o *Wilhelm Gustloff*, não obstante existirem testemunhos directos fiáveis e numerosa documentação sobre o caso<sup>13</sup>.

Operações de evacuação em larga escala são sempre difíceis, especialmente quando executadas sob fogo inimigo e sem domínio do espaço aéreo, como foi habitual na Operação *Anibal*, sobretudo durante as últimas semanas da mesma. A operação, embora hoje se levantem algumas dúvidas, visava em primeiro lugar, a retirada das zonas ameaçadas de militares feridos ou doentes e de civis, maioritariamente mulheres e crianças, cujo pânico nem sempre foi possível controlar. Assim, não é correcto comparar retiradas como a de Dunquerque, envolvendo apenas elementos militares, com a multiplicidade de acções em que se desdobrou a Operação *Anibal* entre Janeiro e Maio de 1945, acções que permitiram deslocar para Ocidente cerca de 2.000.000 de refugiados e militares feridos<sup>14</sup>, entre os quais se incluíram também elementos das forças armadas, nomeadamente da Marinha, considerados essenciais para a continuação da guerra. Para realçar como a operação constituiu um êxito devemos considerar também as implacáveis condições climáticas em que se desenvolveu, com temperaturas extremamente baixas, que não deixaram de cobrar o seu quinhão de vítimas, sobretudo durante as deslocações a caminho dos portos de fuga ou a bordo de pequenas embarcações<sup>15</sup>.

As autoridades alemãs tinham já organizado anteriormente uma operação de evacuação maciça de civis por via marítima, em 1939-1940, denominada *Heim ins Reich* (regresso ao Reich), destinada a evacuar as comunidades alemãs da Estónia e da Letónia, ao abrigo de um acordo germano-soviético. Da Estónia saíram 13.700 alemães e da Letónia cerca de 51.000, transferidos através de portos como Memel, Danzig, Gotenhafen e Stettin para os territórios da desaparecida Polónia que constituíram uma unidade administrativa do Reich denominada *Warthegau* ou *Wartheland*. É frequente que fotografias deste êxodo mais ou menos forçado, repetido em 1941, quando foram transferidos mais 17.500 alemães da Estónia e da Letónia, sejam publicadas como testemunhos da

<sup>13</sup> Vasco Mantas, “Tragédias marítimas no Báltico em 1945, Em torno da novela *Im Krebsgang* de Günter Grass”, in *Cadernos do CIEG*, 28, 2007, pp. 79-142.

<sup>14</sup> C. Dobson / J. Miller / Th. Payne, *Die Versenkung der “Wilhelm Gustloff”*, 1981, p. 235.

<sup>15</sup> Beevor, pp. 86-91; Ian Kershaw, *Até ao fim. Destruição e derrota da Alemanha de Hitler. 1944-1945*, Lisboa, 2012, p. 670.

operação de evacuação de 1945, mesmo em publicações com alguma responsabilidade<sup>16</sup>. Como é evidente, embora este tipo de transporte tenha permitido ganhar alguma experiência, sobretudo a nível da logística, a verdade é que as condições eram muito diferentes e a escala da operação muito limitada.

Enquanto as operações militares se desenrolaram relativamente longe da fronteira alemã oriental, que só foi atingida pelas forças soviéticas em Outubro de 1944, não houve nenhuma preocupação com a retirada das populações residentes nas regiões que viriam a ser atingidas pela invasão, ainda que tenham sido elaborados planos de evacuação, em particular para a área mais ameaçada, a Prússia Oriental. Tais planos eram meticulosos e incluíam a retirada de equipamento industrial e de gado, mas não foram executados, principalmente por razões de ordem política. Em Königsberg, o *Gauleiter* Erich Koch, responsável pela Prússia Oriental, destacou-se entre todos pela irredutível oposição ao que rotulava de derrotismo (*Wehrkraftzersetzung*), equivalente na época, para os chefes políticos, como eram os *Gauleiter*, e para os militares, a um acto de alta traição, sumariamente punido<sup>17</sup>. Todavia, muitos responsáveis militares defenderam a necessidade de evacuar atempadamente as populações mais ameaçadas, sobretudo por razões estratégicas, garantindo assim maior liberdade de acção às forças alemãs. Os factos vieram provar que uma atitude de radical recusa em relação à retirada dos civis não combatentes, e dizemos não combatentes porque muitos foram alistados na *Volkssturm*, milícia militarizada, se saldou por perdas muito elevadas, sobretudo mulheres e crianças, quando a fuga se generalizou sob os ataques soviéticos, perdas que de outra forma poderiam ter sido mitigadas.

É verdade que até finais de 1943 se viveu no Leste da Alemanha uma situação de falsa segurança, tanto mais que os bombardeamentos aliados que já se faziam sentir pesadamente sobre grande parte do território alemão quase não atingiam a Prússia e que o Báltico estava seguramente controlado pelas forças navais germânicas. A situação alterou-se a partir do Outono de 1943 quando a aviação aliada anglo-americana começou a atingir portos prussianos, nomeadamente Gotenhafen, onde a força aérea norte-americana destruiu em 9 de Outubro o navio hospital *Stuttgart*, de 13.387 toneladas, o qual apesar de ostentar os símbolos da Cruz Vermelha se encontrava camuflado, causando centenas de vítimas. Pela mesma época, a aviação soviética, reforçada com os excelentes bombardeiros de fabrico americano tipo *Boston* (Douglas A20), iniciava uma fase de ataques constantes contra o movimento naval germânico, ataques que foram ganhando eficiência em 1944, sobretudo contra pequenas unidades e navios mercantes fracamente protegidos. Como é óbvio, o recuo da frente alemã permitiu incursões aéreas cada vez mais perigosas sobre alvos compensadores na Alemanha, alargando o raio de acção útil da aviação estacionada em campos na rectaguarda soviética.

---

<sup>16</sup> Gerhard Richning, *Die deutschen Vertriebenen in Zahlen*, 1, Bona, 1995, pp. 23-27; Marcin Jamkowski, *Busca ao navio maldito*, National Geographic, 2005, 47, pp. 32-49.

<sup>17</sup> Bauer, pp. 174-175. Koch opôs-se mesmo a um plano de evacuação de refugiados proposto por Goebbels: Kershaw, p. 58.

O ano de 1944 revelou-se desastroso para situação alemã no Leste<sup>18</sup>. Embora as tropas soviéticas só tenham violado a fronteira prussiana em Outubro, o sentimento de segurança começou a fraquejar depois dos demolidores ataques aéreos da RAF à capital histórica da Prússia, a bela cidade de Königsberg, nos finais de Agosto, do qual resultou a destruição de todo o centro histórico e numerosas vítimas civis, sobretudo em resultado do segundo bombardeamento na noite de 29 para 30 de Agosto<sup>19</sup>. A partir desse momento a tragédia acelerou-se e a tranquilidade foi desaparecendo, ainda que a maior parte da população continuasse a não acreditar na possibilidade de uma derrota, o que também explica a lentidão que muitos tiveram ao empreender a fuga para Ocidente. As atrocidades cometidas pelos invasores no Leste da Prússia, em Outubro, marcaram o início de um movimento generalizado de evasão que as autoridades tentaram controlar e mesmo inverter numa férrea vontade de resistência, recorrendo largamente à difusão das barbaridades infligidas aos civis na zona fronteiriça, as quais, por muito que se prestem a polémicas, foram bem reais<sup>20</sup>. Em breve a fuga se transformou numa debandada que, em meados de Janeiro de 1945, inundara já as cidades costeiras com muitos milhares de refugiados, mal alojados, quando o eram, em acantonamentos improvisados, caso dos campos de Peyse e de Schwalbenberg, perto de Pillau.

Temporariamente repelida na Prússia Oriental, a ofensiva soviética não tardou a recuperar o terreno perdido e a continuar a progressão em direcção ao Báltico, seguindo em parte uma directriz semelhante à da ofensiva russa de 1914, detida então na batalha dita de Tannenberg. Não sucedeu assim em 1944, pois os meios atribuídos para defesa da Prússia, depois da sangria sofrida pelas forças alemãs na Frente Leste durante o ano, eram nitidamente insuficientes<sup>21</sup>. Para agravar a gravidade da situação, a deslocação das últimas reservas operacionais para a ofensiva nas Ardenas, nos finais do ano, impediu definitivamente qualquer reforço significativo a leste, tanto mais que, para além das perdas sofridas e do consumo de combustível, a dificuldade de deslocar tropas e material de uma para outra frente se tornou cada vez maior devido aos ataques aéreos constantes às linhas de comunicação no interior da Alemanha.

Apesar de muitos chefes militares terem aceite a situação resignadamente, o que não é totalmente estranho considerando o ambiente que se estabeleceu depois do atentado contra Hitler em Julho de 1944, outros houve que manifestaram abertamente os seus receios quanto ao futuro, caso não houvesse reforço da frente. Entre os que assim actuaram devemos destacar o general Heinz Guderian, chefe do Comando Supremo do Exército (OKH), cujas discussões com Hitler deixavam atónitos os que a elas assistiam. Guderian, poucos dias antes do começo da grande ofensiva soviética de Janeiro de 1945

<sup>18</sup> David Glantz, *The German-Soviet War 1941-1945: Myths and Realities: A Survey Essay*, Clemson, 2008, p. 14.

<sup>19</sup> Brian Taylor, *The Battle of Königsberg. The Struggle for the East Prussian Capital, October 1944 to April 1945*, Oxford, 2012, pp. 18-20.

<sup>20</sup> Rolf-Dieter Müller/Gerd Ueberschär, *Hitler's War in the East, 1941-1945. A Critical Assessment*, Nova Iorque, 2002, pp. 207-281; Beevor, pp. 77-92, 173-177.

<sup>21</sup> Prit Buttar, *Battleground Prussia: The Assault on Germany Eastern Front 1944-1945*, Oxford, 2010, pp. 115-137.

afirmara peremptoriamente ao ditador que, se a frente fosse perfurada num único ponto, todo o dispositivo cederia como um castelo de cartas, selando o destino da Prússia<sup>22</sup>. Hitler, todavia, não cedeu praticamente em nenhuma das suas posições, determinando que a Frente Leste devia aguentar-se com o que tinha, limitando ainda mais a capacidade de manobra dos comandantes no terreno e promovendo uma série de cidades à condição de fortaleza (*Festung*), pretensamente com o objectivo de fixar o inimigo, o que teve pouco impacte no plano militar mas terríveis consequências para os habitantes não evacuados<sup>23</sup>. É fácil compreender o desespero de Guderian e de outros chefes militares oriundos da Prússia perante o que consideravam inevitável face à obstinação hitleriana, pelo que consideramos algo injustas as apreciações que Ian Kershaw tece a seu propósito num livro recente e bem documentado<sup>24</sup>.

O momento decisivo verificou-se a 14 de Janeiro, quando a ofensiva soviética suplantou a defensiva alemã e a ruptura da frente de Narew abriu o caminho para o Báltico às tropas sob o comando de Rokossovsky, que a 25 de Janeiro se encontravam a 15 quilómetros de Königsberg. Aquilo que a muitos pareceram, nos finais de 1944, medidas normais de precaução, quando se iniciaram trabalhos de reforço das defesas, ganhava agora outro significado e uma urgência evidente<sup>25</sup>, a que se associava o emprego maciço de civis recrutados para a *Volkssturm*, milícia que no Leste não deixou, apesar das suas evidentes limitações, de prestar uma colaboração efectiva com as forças regulares<sup>26</sup>. Nas duas últimas semanas de Janeiro o desastre militar, caracterizado por desesperados combates retardadores, dificultados pelas imperiosas ordens de Hitler que tiveram como resultado a perda de numerosas unidades alemãs, conjugou-se com uma enorme tragédia humana, de proporções indescritíveis.

As autoridades alemãs calcularam o número de refugiados civis em movimento nas províncias orientais da Alemanha, nos finais de Janeiro, em cerca de 3.500.000, o que levantava complicados problemas quando se tratava de salvaguardar a operacionalidade das vias de comunicação terrestres, concedendo prioridade absoluta aos movimentos operacionais, para o que os responsáveis militares foram com frequência muito duros para com os fugitivos<sup>27</sup>. A rede ferroviária, único meio eficiente de evacuação em massa por terra, ficou rapidamente aquém das necessidades, deixando de funcionar antes do final de Janeiro em diversas zonas. Na Prússia Oriental, o último comboio saiu de Königsberg a 20 de Janeiro, ficando a linha para Berlim definitivamente cortada a 23 do mesmo mês. Dias antes, a 21, levantara vôo de Devau, o aeródromo da cidade, o último avião com refugiados. Em breve as forças soviéticas, comandadas neste sector pelo enérgico Tcher-

---

<sup>22</sup> Bauer, pp. 140-142; Beevor, pp. 43-45.

<sup>23</sup> Christopher Duffy, *Red Storm on the Reich. The Soviet March on Germany, 1945*, Londres, 1991, pp. 203-268; Glantz, pp. 74-75; Alastair Noble, *The Phantom Barrier: Ostwallbau 1944-1945*, *War in History*, 8, 2001, pp. 442-467.

<sup>24</sup> Kershaw, pp. 90-91, 264.

<sup>25</sup> Vollrath, p. 226; Kershaw, p. 175.

<sup>26</sup> Alastair Noble, *The First Frontgaw: East Prussia*, *War in History*, 13, 2006, pp. 200-216.

<sup>27</sup> Duffy, p. 277; Beevor, pp. 75, 92.

niakovsky, atingiam a costa do Báltico entre Elbing e Heilingenbeil, em Tolkemit, a 26 de Janeiro, isolando o que restava da Prússia Oriental (Fig. 3).



Fig. 3 – A Frente Leste e o Báltico nos inícios de Fevereiro de 1945

Desta forma, a evacuação dos civis isolados nas diversas bolsas de resistência situadas na costa só poderia fazer-se por via marítima, e com urgência, pois a ofensiva soviética, apesar de perder algum ímpeto em Fevereiro, não dava sinais de se deter por muito tempo, apesar dos esforços desenvolvidos pelos militares germânicos. Nesta fase dos acontecimentos muito civis em fuga foram apanhados pelos combates e dizimados, enquanto as condições climáticas se agravaram, passando da chuva e da lama à neve e ao gelo, com temperaturas que caíram muitas vezes abaixo dos 20 graus negativos, com as inevitáveis consequências sobre os fugitivos, já si debilitados física e moralmente. Por alguma destas razões verificaram-se perdas que se calculam, sem exagero, em várias centenas de milhares de mortos, sobretudo velhos, mulheres e crianças, entre os quais se devem incluir também as vítimas da violência que se exerceu sobre os habitantes que permaneceram nas zonas gradualmente ocupadas pelas forças soviéticas<sup>28</sup>.

Para agravar esta situação, já de si particularmente difícil, não faltavam atritos e conflitos entre os dirigentes políticos e os chefes militares, os primeiros dos quais mostraram com frequência uma grande incapacidade. No decurso de 1945, no Leste, os militares recusaram repetidamente uma posição subalterna, que Hitler, em certos casos, foi obrigado a aceitar, ainda que tacitamente. Julgamos significativo, num cenário em que a propaganda se tornara essencial, como o valor então atribuído ao impacte da película *Kolberg* para estimular a resistência alemã parece demonstrar<sup>29</sup>, que o noticiário filmado *Die Deutsche Wochenschau*, de 22 de Março de 1945, a propósito de defesa de Königsberg, mostre em primeiro lugar o general Lasch e só depois o *Gauleiter* Köch. A este propósito lembramos o que escreveu o general Von Saucken, destacado representante

<sup>28</sup> Kershaw, pp. 277-279, 670.

<sup>29</sup> Kershaw, pp. 231-232.

dos valores da *Preußentum* e valoroso defensor da Península de Hela, zona de extrema importância na fase final da Operação *Aníbal* e cuja resistência só terminou uma semana depois da rendição incondicional, oficial que, como outros, se opôs terminantemente a ficar dependente de autoridades políticas: “*As the commanding general, I assumed personal control of the whole operation, for I had refused to accept a subordinate under the gauleiter*”<sup>30</sup>.

A investida das tropas soviéticas, a 14 de Janeiro, e a velocidade a que se fez o seu avanço obrigou a considerar as realidades e a procurar uma solução que permitisse salvaguardar o maior número possível de civis, deslocando-os para Ocidente, tanto mais que a condescendência dos atacantes para com a população alemã era nula, por razões que se prendem em grande parte com a actuação germânica na União Soviética, tanto como com uma desabrida propaganda anti-alemã, totalmente centrada numa ideologia de absoluta vingança<sup>31</sup>. A tenaz resistência das forças alemãs na manutenção de bolsas de resistência no litoral, a partir das quais a Operação *Aníbal* se processou praticamente até às últimas horas do conflito, deve entender-se como uma tremenda prova de disciplina e de espírito combativo, mas também como uma forma de ganhar tempo para os fugitivos.

Esta intenção prioritária reflecte-se em numerosos testemunhos de responsáveis, como o dos generais Otto Lasch e Von Saucken, respectivamente defensores de Königsberg e do pequeno porto de Hela, os quais confirmaram expressamente que assim era. O último destes oficiais declarou a propósito: “*We formed a shield for all the people who were seeking to reach the West from the area of Danzig, Pillau and Hela. Well over a million Germans – children, women, old folk, wounded and sick – had found protection behind that shield*”<sup>32</sup>. O almirante Karl D, comandante-chefe da *Kriegsmarine* depois de 1943 e mentor da Operação *Aníbal*, fez afirmações com o mesmo sentido nos últimos dias da guerra, como chefe de governo do Reich, após o suicídio de Hitler: “*As the presente stage of affairs the principal aim of the government must be to save as many as possible of our German men from destruction by Bolshevism*”<sup>33</sup>. Por esta altura a Operação *Aníbal* aproximava-se do seu final e podia considerar-se um dramático êxito.

Pelos finais de 1944 a situação da guerra naval no Báltico era mais favorável ao Reich, circunstância que não deixou de influenciar o plano de evacuação<sup>34</sup>, sem esquecer que para as regiões cercadas não havia outra possibilidade. Do ponto de vista dos meios, a *Kriegsmarine* era ainda relativamente poderosa, controlando eficazmente os portos e o litoral e mantendo até ao fim do conflito as ligações com a Curlândia, onde se encontravam várias divisões alemãs, isoladas mas aguerridas, contando com cerca de 180.000 homens e forte apoio local. Para além de numerosos submarinos, em parte adstritos ao treino de novas tripulações, encontravam-se nos portos bálticos, sobretudo em Gotenhafen (Fig. 4), a maior parte das grandes unidades de superfície que restavam à Alemanha, bem como numerosos navios mercantes e grandes paquetes, quase todos transformados

<sup>30</sup> *Apud* Duffy, p. 277.

<sup>31</sup> Alfred de Zayas, *Nemesis at Potsdam. The expulsion of the Germans from the East*, Lincoln, 1989, pp. 61-66, 201; Beevor, pp. 60, 262-265; Müller / Ueberschär, pp. 207-281.

<sup>32</sup> *Apud* Duffy, p. 277.

<sup>33</sup> *Apud* Duffy, p. 298.

<sup>34</sup> Friedrich Ruge, *Die Sowjetflotte als Gegner im Seekrieg 1941-1945*, Estugarda, 1981.

em navios-casernas (*Wohnschiffe*). A intervenção dos navios de guerra, nomeadamente de unidades como os cruzadores *Prinz Eugen*, *Admiral Scheer*, *Lützow* e *Leipzig*, foi da maior importância no apoio de fogo às tropas que defendiam as diferentes bolsas de resistência na costa, participando ocasionalmente no transporte de refugiados, como sucedeu com o cruzador *Admiral Hipper*, o qual, embora com uma das suas turbinas avariada, largou de Gotenhafen em 30 de Janeiro de 1945 com cerca de 1.500 evacuados a bordo<sup>35</sup>.



Fig. 4 – Postal com vista parcial do porto de Gotenhafen no Inverno

Os navios tiveram munições suficientes até ao final das hostilidades, como se deduz de vários relatos disponíveis e de relatórios oficiais, ainda que o remuniamento fosse difícil devido às perturbações na rede de transportes. Assim, por exemplo, o cruzador *Prinz Eugen* quando se rendeu aos britânicos em Copenhaga ainda dispunha de granadas para a sua artilharia principal, isto depois de, em menos de um mês, entre Março e Abril, ter feito mais de 7.500 disparos contra alvos em terra na zona de Danzig. Problema maior, e de grande importância para o desenrolar da Operação *Anibal*, foi o da penúria de combustível, em grande parte reservado para os submarinos, combustível cada vez mais escasso a partir de finais de 1944<sup>36</sup>. Outro problema com o qual os responsáveis pela evacuação tiveram que se defrontar foi o do mau estado de alguns navios mercantes, nomeadamente dos seus sistemas de propulsão, em parte devido a deficiente manutenção durante longos períodos aportados, ou provocado por ações de guerra. Assim aconteceu, por exemplo, com o paquete *Monte Rosa*, navio de 13.882 toneladas (Fig. 5), atingido

<sup>35</sup> Rainer Daehnhardt / Heinz Schön, *Do céu ao inferno. Do Funchal ao Báltico: o maior desastre naval da História*, Lisboa, 2000, p. 525; Gordon Williamson, *German Heavy Cruisers 1939-1945*, Oxford, 2003, pp. 20-21.

<sup>36</sup> Davies, pp. 47-49; Beevor, p. 41. A penúria de combustíveis obrigou Dönitz a salvaguardar a capacidade operacional da *Kriegsmarine* durante a maior parte da evacuação: Heinrich Schwendemann, *Endkampf und Zusammenbruch im deutschen Osten*, Freiburger Universitätsblätter, 10, 1996, p. 20.

por uma mina a 16 de Fevereiro de 1945 e que, depois de ganhar o porto de Gotenhafen para reparações de emergência, foi rebocado para Copenhaga com 5.000 refugiados a bordo<sup>37</sup>. Este episódio mostra claramente o desespero da situação e a capacidade de improvisação demonstrada pelos marinheiros alemães durante a crise, repleta de proezas técnicas navais pouco conhecidas, valorizadas ainda pelas difíceis condições climáticas.



Fig. 5 – O paquete *Monte Rosa*, antes de requisitado pela *Kriegsmarine* em 1940

Assim, é nesta situação de múltiplas dificuldades e de planeamentos apressados, próprios de uma guerra perdida, que se vai desenrolar a Operação *Anibal*, cujos objectivos, recordamos, consistiam na retirada de civis, bem como de militares feridos e doentes, e ainda de elementos das forças armadas, em especial da *Kriegsmarine*, que convinha salvaguardar da ofensiva soviética. Este último aspecto tem alimentado acesas polémicas, que continuam, centradas na questão da legitimidade dos ataques aos navios mercantes, ainda que mobilizados pela *Kriegsmarine*, empenhados na operação. Aliás, consideramos esta questão do direito da guerra um tanto académica, antes de mais considerando as características do conflito no Leste. É evidente que os navios não tinham interesse militar, mas, desde que se misturassem a bordo refugiados civis com elementos militares operacionais, como sucedeu no *Wilhelm Gustloff*, ficava aberta a justificação para o seu afundamento pelo inimigo. Este ponto de vista foi sempre sustentado pelas autoridades soviéticas e agora russas, o que justifica a concessão a título póstumo, em 1990, pelo Presidente Mikail Gorbachev, do título de *Herói da União Soviética* ao capitão Alexandre Marinesko, que torpedeou o *Wilhelm Gustloff* e o *Steuben*.

<sup>37</sup> Daehnhardt/Schön, pp. 597-599.



Fig. 6 – O *Steuben* no porto de Danzig em Abril de 1941 (BA)

Com efeito, muitos destes navios tinham pintura camuflada ou exibiam o cinzento-naval da *Kriegsmarine*, o que os identificava como navios militares (Fig. 6). São, por vezes, referidos como navios-hospitais (*Lazaretschiffe*) ou navios de transporte de feridos (*Verwundetentransportschiffe*), o que pretensamente os colocaria a salvo de ataques, caso os soviéticos tivessem subscrito os acordos internacionais sobre a guerra no mar, nomeadamente as convenções de Haia e de Genebra e o protocolo de Londres, o que não fizeram. É evidente que estes navios, identificados ou não convenientemente, seriam sempre atacados. Tomemos o caso dos navios-hospitais, cuja destruição deliberada é sempre considerada um crime de guerra gravíssimo, os quais a resposta soviética a um memorando alemão enviado a esse propósito no início da guerra, em 1941, classificou como alvos legítimos, o que esclarece perfeitamente a situação e pode explicar a destruição pelos alemães do transporte misto soviético *Arménia*, em Novembro de 1941, no Mar Negro. De acordo com o princípio enunciado, os soviéticos afundaram quatro navios-hospitais e oito transportes de feridos<sup>38</sup>. Estava fora de questão demonstrar qualquer piedade pelo inimigo, civil ou militar, circunstância que, considerando a data do memorando, dificilmente poderá reflectir uma reacção às violências cometidas pelas forças alemãs na União Soviética.

O nome de código atribuído à operação pelo Grande-Almirante Karl Dönitz (Fig. 7), comandante supremo da *Kriegsmarine* depois do afastamento do almirante Erich Raeder, em 1943, merece alguma reflexão. Com efeito,



Fig. 7 – O Grande-Almirante Karl Dönitz (1891-1980)

<sup>38</sup> Zayas, 2006, p. 261.

a escolha do nome do célebre chefe cartaginês que colocou Roma em perigo extremo durante a Segunda Guerra Púnica, pode ser interpretado duplamente, sobretudo tendo em conta a personalidade de Karl Dönitz, cujas simpatias pelo regime nacional-socialista e fidelidade a Hitler eram evidentes, o que nunca negou. Se a alusão a Aníbal recorda o perigo sofrido por Roma, semelhante ao que ameaçava o Reich em 1945, também é verdade que o cartaginês, depois de atravessar vitorioso toda a Itália, acabou por retirar e sofrer uma derrota definitiva no seu próprio território. Cremos que a ideia subjacente à denominação escolhida foi esta, o que está de acordo com o pensamento de muitos responsáveis germânicos acerca do conflito nos inícios de 1945, entre os quais devemos situar o próprio almirante: “*a guerra ainda não está perdida e é preciso preservar a capacidade de resistência*”<sup>39</sup>.

Karl Dönitz demonstrou sempre grande empenho no desenrolar da operação, a qual não poderia ter contado com os meios disponibilizados, que incluíram quase todos os navios mercantes ainda operacionais no Báltico, além de numerosas unidades navais. Podemos afirmar que, nos últimos meses da guerra, o almirante Dönitz, que prestara serviço na arma submarina na Primeira Guerra Mundial, centrou a sua actividade na continuação da guerra no Atlântico, da qual foi brilhante estratega, ainda que em 1945 os Aliados tivessem praticamente neutralizado a ameaça que aquela havia representado<sup>40</sup>. Por isso, e na perspectiva da construção rápida de um número avultado de submarinos do tipo XXI e XXIII, o almirante procurou salvaguardar o pessoal das unidades de instrução baseadas em portos do Báltico oriental, evacuadas logo no início da operação.



Fig. 8 – O cruzador *Leipzig* dispara, em Gotenhafen, contra as forças soviéticas. (BA)

<sup>39</sup> Michel Christol / Daniel Nony, *Rome et son Empire*, Paris, 1995, pp. 67-69; Dieter Hartwig, *Großadmiral Karl Dönitz. Legende und Wirklichkeit*, Paderborn-Munique, 2010, pp. 125-139.

<sup>40</sup> Léonce Peillard, *A batalha do Atlântico*, 1, Lisboa, 1989, pp. 247-257.

Em 1943, Dönitz conseguiu demover Hitler de um plano de demolição total dos grandes navios de superfície, que o *Führer* considerava inúteis, plano que estivera na origem da demissão de Raeder<sup>41</sup>, êxito que garantiu liberdade de manobra no Báltico até ao fim da guerra e um inestimável apoio de artilharia às tropas acoçadas pelas forças soviéticas, como sucedeu com o cruzador *Leipzig* em Gotenhafen (Fig. 8), para além da participação no transporte de refugiados civis e feridos militares, nomeadamente quando se deslocavam para remenicar a ocidente. Foi numa destas missões, com um milhar de feridos a bordo, que o velho cruzador de batalha *Schlesien*, em rota para Swinemünde, chocou com uma mina ao largo de Zinnowitz, afundando-se a 3 de Maio em águas pouco profundas, o que permitiu continuar a utilizar parte das suas bocas de fogo ainda durante algum tempo no apoio às tropas em terra<sup>42</sup>.

Parece claro ter o almirante Dönitz subtraído os navios ainda em condições de navegar aos planos de destruição sistemática expedidos por Hitler e por outros altos dirigentes nacional-socialistas, aplicados nas últimas semanas da guerra, com os quais o almirante não discordava em princípio. Dönitz não tinha dúvidas quanto ao facto de que, terminada a guerra, o que ainda sobrevivesse das marinhas germânicas seria repartido pelos Aliados ou destruído, tal como sucedera na Primeira Guerra Mundial. Na verdade, só foram sacrificados navios irremediavelmente inutilizados, como o veterano cruzador *Zähringen* e o cruzador de batalha *Gneisenau*, afundados no porto de Gotenhafen, em 26 e 27 de Março de 1945, para dificultar o acesso ao mesmo (Fig. 9). A lógica da conservação dos navios, em particular dos navios mercantes, só é compreensível no contexto geral da Operação *Aníbal*. No final da guerra, os Aliados apresaram um total de 502 navios, de todos os tipos.



Fig. 9 – O *Gneisenau* afundado numa das barras do porto de Gotenhafen

<sup>41</sup> Gerhard Weinberg, *A World at Arms: A Global History of World War II*, Cambridge, 2005, pp. 368-369; Keith Bird, Erich Raeder, *Admiral of the Third Reich*, Annapolis, 2006, p. 203.

<sup>42</sup> Erich Gröner / Dieter Jung / Martin Maass, *Die deutschen Kriegschiffe 1815-1945*, 1, Munique, 1982, p. 46.

O sucesso de uma operação tão complexa, dilatada no tempo, recorrendo a rotas perfeitamente conhecidas pelo inimigo e utilizando portos sistematicamente bombardeados, dependia não só dos meios de transporte disponíveis, mas também do bom funcionamento da cadeia de comando e das qualidades militares dos responsáveis em todos os escalões. Sem desejar ignorar outros e porque a reconstituição da ordem de batalha da *Kriegsmarine* no Báltico nas semanas finais do conflito é difícil, apenas indicaremos alguns dos oficiais mais directamente envolvidos na execução das directrizes operacionais de Dönitz, caso do almirante Oskar Kummetz, responsável pelo *Marineoberkommando Ost*, e os almirantes Burchardi e Thiele, no Báltico Oriental, assim como Lange e Schubert, no Báltico Ocidental. Theodor Buchardi, homem da resistência a todo o custo, dirigiu as operações a partir de Libau e, desde Fevereiro de 1945, a partir de Gotenhafen<sup>43</sup>. Foi substituído por razões de saúde por August Thiele, em 28 de Abril, o qual se manteve em Hela até à rendição, neste caso a 12 de Maio de 1945. Colaboradores da maior importância foram o responsável pela coordenação geral dos transportes civis, o almirante Konrad Engelhardt, directamente dependente do almirante Dönitz, e o comandante Heinrich Bartells, oficial incumbido da complicada logística da operação<sup>44</sup>. Na fase inicial da mesma, em Janeiro, o fornecimento de víveres aos fugitivos e o embarque destes, pelo menos em Gotenhafen e nos portos vizinhos, fez-se com alguma ordem, situação que se degradou rapidamente e que atingiu situações de colapso com a concentração de multidões de civis procurando embarcar em cais atravancados de viaturas de toda a espécie, animais e bagagens abandonadas (Fig. 10), vivendo-se tragédias incontáveis, sobretudo de mulheres impossibilitadas de abrigar e alimentar filhos pequenos, ainda que estas tivessem prioridade no embarque<sup>45</sup>.

A ordem de Dönitz para iniciar a operação foi enviada para Gotenhafen a 23 de Janeiro de 1945, precedida, a 20 do mesmo mês, pela ordem do *Gauleiter* Koch autorizando o início da tardia evacuação de Königsberg, cujo cerco pelo exército soviético estava iminente. Embora se conheçam situações de favorecimento, quase sempre inevitáveis em situações como esta, as famílias das autoridades locais não terão fruído de facilidades especiais. A esposa do general Guderian, militar que era então Chefe do Comando Supremo do Exército (OKH), a quem competia a Frente Leste, abandonou a sua mansão rural na Wartheland, o Castelo de Deipenhof, quase sob o fogo inimigo<sup>46</sup>. Em Königsberg, Koch fez partir a esposa a 20 de Janeiro, e a secretária a 21. Ele próprio partiu para Berlim, mas regressou a 28, provavelmente pressionado para o fazer, uma vez que era o responsável pela *Volkssturm*, estabelecendo-se em Pillau, aí permanecendo até 23 de Abril, dois dias antes da queda deste porto que fora essencial para as operações de evacuação da bolsa de Königsberg, quando partiu com outros refugiados para Hela e daí para Copenhaga. Naturalmente, os notáveis do partido tinham mais facilidade em organizar a

<sup>43</sup> Dobson / Miller / Payne, pp. 61, 84-86.

<sup>44</sup> Heinz Schön, *Die "Gustloff" Katastrophe. Bericht eines Überlebendenn über die größte Schiffkatastrophe im Zweiten Weltkrieg*, Estugarda, 2002, pp. 169-174; Müller / Ueberschär, p. 131.

<sup>45</sup> Thorwald, pp. 315-319.

<sup>46</sup> Beevor, p. 56.

fuga, mas muitos deles ficaram, por coerência ou por medo, pois a partir de determinado momento os controlos da Polícia Militar passaram a ser uma ameaça constante, não havendo condescendência para todos os que não pudessem justificar convenientemente os seus movimentos<sup>47</sup>.



Fig. 10 – Refugiados e bagagens no cais de Pillau em 1945 (GAHS)

Os meios de transporte utilizados na Operação *Aníbal* incluíam uma grande diversidade de navios e de embarcações de pequeno porte. Embora seja difícil estabelecer o seu número, sobretudo em relação às pequenas embarcações, calcula-se que possa ter atingido os 1.080, ainda que não utilizados simultaneamente, total que incluiria 494 navios mercantes<sup>48</sup>. As pequenas embarcações foram particularmente úteis nos últimos tempos da operação, quando barcos de pesca e de recreio foram largamente utilizados, assim como barcaças de transporte de madeira, de minério ou de carvão, em percursos longos ou curtos, especialmente de transbordo. Com efeito, em muitos portos pequenos não era possível a acostagem de navios de maior tonelagem, pelo que os fugitivos eram transferidos para navios que pairavam ao largo, operação que oferecia algum perigo mas que se tornava inevitável. Muitos dos fugitivos de Königsberg, que depois de isolada voltou a estar ligada por terra ao porto de Pillau após um contra-ataque alemão a 19 de Fevereiro, escaparam de noite pelo rio Pregel, em barcaças, sofrendo numerosas baixas quando descobertos<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> Kershaw, pp. 389-394, 471-476; Grass, 2008, pp. 119-120.

<sup>48</sup> Charles Koburger, *Steel Ships, Iron Crosses and Refugees*, Nova Iorque, 1989, p. 92; David Williams, *Wartime Disasters at Sea*, Yeovil, 1997, p. 225.

<sup>49</sup> Beevor, pp. 251-252; Adalbert Goertz, *Chronicle*, users.foxvalley.net/~goertz/chrl.html-43k (2008).

No início da ofensiva, quando as forças soviéticas, atingiram o Báltico, numerosas embarcações menores, sobretudo à vela, foram destruídas na costa, como sucedeu em Tolkemit. O recurso a embarcações à vela também foi limitado pelo facto dos portos se encontrarem gelados, dificultando-lhes a navegabilidade. Lembramos que a temperatura nocturna chegou a descer quase aos 30 graus negativos e que, para fazer ganhar o mar aberto a três torpedeiros que se encontravam em Elbing, no Frisches Haff, foi preciso quebrar o gelo, cortando assim a via de fuga sobre a laguna gelada que era percorrida pelos fugitivos e que para muitos representava a única possibilidade de escapar ao inimigo, ainda que expondo-se a devastadores ataques aéreos a baixa altitude. Para auxiliar os refugiados na sua perigosa caminhada sobre as águas geladas, os militares colocaram postes e luzes de sinalização, marcando rudimentarmente o percurso a seguir<sup>50</sup>.

Entre os navios empenhados na operação havia grande variedade de tipos, alguns inesperados, como os *ferries* do Vístula e os pequenos vapores costeiros (*Seebäderschiffen*), utilizados no circuito das praias do Báltico e das lagunas costeiras durante o Verão, ou os grandes navios-fábrica baleeiros *Unitas* e *Walter Rau*, o último dos quais transportou 6.000 refugiados de Gotenhafen para o Ocidente<sup>51</sup>, a 24 de Março de 1945. A frota da Operação *Aníbal* revela a urgência da situação e o perigo real em que se encontravam os refugiados e o enorme número de soldados incapacitados por ferimento ou doença que necessitavam de evacuação. Só na pequena cidade de Pillau (Fig. 11), no mês de Fevereiro, o número de refugiados evacuados diariamente orçava pelos 10.000, calculando o *Gauleiter* Koch que em Königsberg e em Pillau haveria pelo menos uns 250.000 a aguardar evacuação. Nos últimos dias da guerra, apesar das ordens de Hitler, a operação acabou por abranger tanto civis como militares, de acordo com realidades que escapavam cada vez mais às directrizes de Berlim<sup>52</sup>.



Fig. 11 – Vista da cidade portuária de Pillau em 1939

<sup>50</sup> Duffy, p. 289.

<sup>51</sup> Johan Tønnessen / Arne Johnsen, *The History of Modern Whaling*, Londres, 1982, p. 428.

<sup>52</sup> Buttar, pp. 218-235.

No decorrer da operação não houve apenas transporte de pessoas. Logo no início, o cruzador ligeiro *Emden*, em fabricos no estaleiro *Sichau-Werff*, no porto de Königsberg, albergou temporariamente as urnas do Marechal Hindenburgo e da esposa, retiradas do Memorial de Tannenberg, parcialmente destruído no dia 22 de Janeiro de 1945 pelas tropas alemãs em retirada<sup>53</sup>. O cruzador foi rebocado até Pillau, onde os caixões e os estandartes militares, também recolhidos do monumento na mesma altura, passaram para bordo do paquete *Pretoria*, que entre 1936 e 1939 fez a carreira Hamburgo-Lourenço Marques, paquete prestes a zarpar com outros para Stettin, enquanto o *Emden* se arrastou para Gotenhafen a 6 nós à hora para embarcar, a 6 de Fevereiro, 1.300 refugiados que transportou até Kiel<sup>54</sup>. No mesmo mês, a grande doca flutuante do estaleiro Schichau de Danzig foi rebocada para Lubeque e em Março parte do pessoal do estaleiro acompanhou submarinos incompletos que foram rebocados para Bremerhaven. O transporte de obras de arte, em especial das que se consideravam mais representativas da cultura germânica no Leste, também foi contemplado, o que não deixou de provocar muita especulação até ao presente, como é o caso da Sala de Âmbar, desmontada do palácio de Tsarskoye Selo, nos arredores de São Petersburgo, e que teria sido embarcada num dos navios da Operação *Aníbal*, mais concretamente no *Wilhelm Gustloff*. Cremos que o célebre monumento foi destruído em Königsberg pelos bombardeamentos que arruinaram a cidade em 1944, não havendo razão para admitir que tenha sido evacuado no malfadado navio, tanto mais que este largou no fim de Janeiro de Gotenhafen e não de Pillau, altura em que já seria praticamente impossível transportá-lo da antiga capital prussiana para Gotenhafen<sup>55</sup>.

Nem todas as autoridades militares concordaram com a amplitude da Operação *Aníbal*, pretextando que a evacuação de civis consumia grandes quantidades de combustível, cada vez mais difícil de obter, perdidos os campos petrolíferos e bombardeadas sistematicamente as fábricas que produziam gasolina e óleos sintéticos. O *Gauleiter* de Hamburgo e *Reichskommissar für die Seeschifffahrt*, Karl Kaufmann, objectou que tinha dificuldade em garantir os transportes necessários no Báltico, pois devia assegurar o abastecimento do Grupo de Exércitos Norte, na Curlândia, o que, sendo verdade, não impedia, no retorno, a evacuação de refugiados. O próprio Himmler nem sempre terá tido êxito em conseguir o número de transportes desejado, como aconteceu quando pediu navios para acelerar a evacuação de Danzig, nos inícios de Março, a pedido do *Gauleiter* local<sup>56</sup>. Todavia, não é impossível que este pedido tivesse como objectivo a evacuação de prisioneiros de campos de concentração existentes na zona, como o de Stutthof, e não de civis, como viria a suceder no final de Abril, quando parte dos prisioneiros sobreviventes do referido campo foram evacuados em cinco barcaças para a costa ocidental do Báltico, acabando muitos deles como vítimas da destruição do *Cap Arcona* e do *Thielbek* na baía

<sup>53</sup> Jürgen Tietz, *Das Tannenberg - Nationaldenkmal. Architektur, Geschichte, Kontext*, Berlim, 1999.

<sup>54</sup> Gordon Williamson, *German Light Cruisers 1939-1945*, Oxford, 2003, pp. 12-13.

<sup>55</sup> A Sala de Âmbar foi oferecida ao czar Pedro, o Grande, pelo rei Frederico Guilherme I da Prússia, em 1716. Desenhada pelo arquitecto italiano Francesco Rastrelli, contava com seis toneladas de caríssimo âmbar nos seus vários painéis. A estrada que comunicava Königsberg com Pillau foi cortada no final de Janeiro, embora tenha sido reaberta mais tarde, em condições muito precárias.

<sup>56</sup> Kershaw, p. 635.

de Lubeque, a 3 de Maio de 1945, depois de transbordados para estes navios. Como é evidente, as autoridades militares não apoiavam este tipo de movimentos, mas tinham alguma dificuldade em se lhes opor abertamente, dada a inflexível dureza dos responsáveis políticos e o caos em que a Alemanha mergulhava, apesar dos esforços, por vezes brutais, para assegurar alguma ordem nas áreas ameaçadas (Fig. 12).



Fig. 12 – Exortações à disciplina e à calma, afixadas em Danzig em Março de 1945 (BA)

Como a partir de determinada altura, e apesar dos esforços desenvolvidos pelas autoridades partidárias locais para controlar o fluxo de refugiados e fornecer-lhes algum apoio através dos serviços sociais do partido (NSV) e com ajuda da Cruz Vermelha, o êxodo para a costa se agravou significativamente, sobretudo quando a ofensiva soviética enfraqueceu no mês de Fevereiro, numerosos fugitivos tentaram a sua sorte à margem dos controlos oficiais. Muitos procuraram fugir por terra, normalmente com maus resultados, outros atravessaram as lagunas, que continuavam geladas, procurando abrigo em Pillau e em Danzig, onde não tinham outra alternativa a não ser esperar evacuação por via marítima. Com o aproximar do fim da guerra e com as forças soviéticas nas proximidades dos pequenos portos do litoral prussiano e pomerânio, muitos civis aventuraram-se em pequenas embarcações, sem qualquer escolta, navegando para zonas a oeste ainda controladas pelos alemães. É quase impossível saber exactamente quantos o fizeram e quantos foram vítimas dessas tentativas de fuga à margem da Operação *Anibal*.

A ordem para iniciar a operação foi emitida para Gotenhafen a 23 de Janeiro, precedida, a 20 do mesmo mês, pela ordem do *Gauleiter* Koch ordenando a evacuação de Königsberg, o que, por essa altura muito tardia, praticamente já só era possível por via marítima<sup>57</sup>. Como referimos, uma das preocupações iniciais do almirante Dönitz foi a de colocar a salvo o pessoal das unidades de instrução de submarinistas que se encontra-

<sup>57</sup> Schön, pp. 177-180; Jurgen Manthey, *Königsberg*, Munique, 2006, p. 669; Kershaw, pp. 271-272.

vam em Pillau e em Gotenhafen. Hitler proibira terminantemente qualquer movimento de tropas que não autorizasse previamente, em particular manobras de retirada. Assim, como é evidente e convém sublinhar, só podiam ser evacuados civis, militares incapacitados e elementos considerados essenciais para a continuação do esforço de guerra, como era o caso dos submarinistas. Recordamos que, em 1945, a guerra naval no Atlântico era efectuada praticamente só pelos submarinos, aguardando-se a entrada em combate de novas unidades do formidável tipo XXI, para as quais Dönitz procurou resguardar o pessoal estacionado na Prússia.



Fig. 13 – Flotilha de embarcações com refugiados da Prússia (BA)

Os principais portos de evacuação foram os de Libau, Memel, Pillau, Danzig, Gotenhafen (Gdigen) e Hela, além de muitos outros menores, como o Rosenberger Hafen, perto de Heilingenbeil, os quais, como este, frequentemente só permitiam o acesso a pequenas embarcações, obrigando ao transbordo para os navios surtos ao largo<sup>58</sup>. Nestas morosas operações distinguiram-se as pequenas unidades da *Kriegsmarine* (Fig. 13), cujas tripulações pagaram um elevado preço em vidas, sobretudo devido aos ataques aéreos a baixa altitude e ao tiro ajustado dos carros de combate soviéticos. Uma destas unidades, o torpedeiro T-36, pertencente à excelente classe *Elbing*, cujas unidades foram construídas no estaleiro *Sichau-Werft*, na cidade de Elbing, afundado ao largo de Swinemünde a 5 de Maio de 1945, representa bem o esforço desenvolvido por estes navios nas últimas semanas da guerra. O T-36 esteve permanentemente empenhado em missões de escolta, participando nas operações de salvamento dos sobreviventes do *Wilhelm Gustloff*, resgatando 564 deles, quando já tinha a bordo 250 refugiados<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> Heinz Beck, *Memoirs*, <http://www.wwiilectureinstitute.com/stories/beck.htm> (2008). Em Memel a evacuação desejada pelos militares foi retardada pelo Gauleiter, com as consequências habituais: Ker-shaw, pp. 177-178.

<sup>59</sup> R. Gardiner / R.Chesneau, (eds), *Conaway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Annapolis, 1980, p. 238; Mantas, pp. 111-112.

Os portos de destino variaram durante os meses que durou a operação, reflectindo a evolução do avanço soviético, pois alguns deles também acabaram por ser evacuados, de maneira que muitos refugiados conheceram várias viagens marítimas durante a fuga. Entre os portos de destino mais importantes podemos referir, Kolberg, Rügenwaldermünde, Swinemünde, Stettin, Stralssund, Sassnitz, Flensburg, Kiel e, mais tardiamente, Copenhaga, porto onde numerosos refugiados chegaram já depois do final da guerra. Muitos dos fugitivos desembarcados na ilha de Rügen foram alojados no enorme complexo balnear da *Kraft durch Freude* (KdF), situado em Prora, mas nem sempre foi possível encontrar instalações semelhantes, dada a destruição que se abatera sobre as cidades alemãs, onde os refugiados frequentemente não foram bem recebidos pela população local, ela própria em condições cada vez mais difíceis a nível de alojamentos, abastecimentos e serviços devido aos implacáveis bombardeamentos aliados<sup>60</sup>.

Quanto maior era a travessia maiores eram os perigos, principalmente os ataques aéreos, os submarinos e as minas. Havia duas grandes rotas para ocidente utilizadas na evacuação, uma ao longo do litoral e outra mais ao largo, passando a sul da ilha de Bornholm. A primeira era perigosa devido à existência de campos de minas<sup>61</sup>, mas os navios atingidos podiam contar com as fracas profundidades do mar para não se afundarem por completo, como sucedeu várias vezes. A segunda era mais vulnerável aos submarinos, devido às maiores profundidades, que lhes facilitavam o ataque e a fuga sem perigo de encalhe. Foi nesta rota, o corredor marítimo normalmente utilizado pelos grandes navios de guerra (*Zwangsweg* 58), que aconteceram as maiores tragédias da Operação *Aníbal*, nomeadamente as do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*<sup>62</sup>. Os navios que partiam de Libau, na Curlândia, utilizavam uma terceira rota, que passava entre Bornholm e a costa sueca.

Os portos mais importantes da operação de evacuação estiveram constantemente sob a ameaça de ataques aéreos aliados, quer soviéticos, quer anglo-americanos, estes considerados particularmente perigosos por parte do Alto Comando da *Kriegsmarine*. O embarque e desembarque de milhares de pessoas, quase sempre em más condições físicas e moralmente abatidas, era moroso e representava um momento de grande vulnerabilidade, tanto mais que as instalações portuárias se encontravam frequentemente destruídas ou em mau estado, agravando o que já de si era complicado. A destruição de infraestruturas essenciais, como as redes de distribuição de água e de energia eléctrica, dificilmente recuperáveis, contribuíram para dificultar a marcha das operações, tanto mais que os refugiados eram muitas vezes obrigados a esperar por embarque durante dias. Em Pillau, por exemplo<sup>63</sup>, foi preciso fornecer energia eléctrica a partir de submarinos como o U-78

---

<sup>60</sup> Hasso Spode, *Fordism, Mass Tourism and the Third Reich: The Strength Through Joy Seaside Resort as an Index Fossil*, *Journal of Social History*, 38, 2004, pp. 127-155; Davies, pp. 123-125, 329-331.

<sup>61</sup> Mantas, pp. 105-106.

<sup>62</sup> John Ries, *History's Greatest Naval Disasters. The Little-Known Stories of the Wilhelm Gustloff, the General Steuben and the Goya*, *The Journal of Historical Review*, 12, 3, 1992, pp. 371-381.

<sup>63</sup> Vollrath, p. 227. Esta solução de emergência em consequência dos bombardeamentos, foi cedo suscitada pelos Aliados: *Adelaide Advertiser*, 26438, p.1 (30/6/1943). O submarino U-78 foi afundado em Pillau, a 16 de Abril de 1945, pela artilharia soviética, enquanto o U-351 sobreviveu até ao final da guerra.

e o U-351, unidades de instrução do tipo VIIC, pois as instalações portuárias já se encontravam muito degradadas pelos bombardeamentos em Janeiro de 1945. Alguns faróis continuavam funcionais, como o que ainda restava no porto de Stettin em 23 de Março de 1945, facilitando eventualmente a manobra de navios que ali procuravam aportar na escuridão.

Um ataque aéreo coincidindo com uma operação de desembarque podia ter consequências trágicas, como sucedeu com o paquete *Robert Ley*, grande navio da KdF, incendiado em Hamburgo, em 9 de Março de 1945, no final de uma viagem com refugiados, o mesmo acontecendo com o vapor *Andros* no porto de Swinemünde no mesmo mês, ataque que causou 600 mortos entre os refugiados de Pillau que permaneciam a bordo<sup>64</sup>. Os portos alemães foram submetidos a bombardeamentos contínuos, com a finalidade de dificultar movimentos militares e envio de reabastecimentos para as frentes de combate, mas também, não restando dúvidas a esse respeito, para minar o moral da população e perturbar as acções de evacuação. O bombardeamento de Swinemünde, a 12 de Março de 1945, efectuado por aviões norte-americanos, causou gravíssimas destruições na cidade, cujo porto era dos mais importantes da Operação *Anibal*, provocando milhares de mortos, muitos deles refugiados do Leste concentrados no porto e nas gares ferroviárias a partir das quais se procedia à sua evacuação por via férrea, calculando-se entre 8.000 a 23.000 as perdas humanas<sup>65</sup>.

Parte destes ataques aéreos era efectuada em vôo rasante, por caças-bombardeiros, enquanto a leste os aviões soviéticos seguiam a mesma táctica, com resultados menos evidentes, mas que se tornaram gradualmente mais perigosos, sobretudo contra navios ao largo, com fraca protecção antiaérea, em especial ataques com torpedos. Outro problema que dificultava o bom desenvolvimento da operação era o das escoltas, pois não havia muitos navios disponíveis, sobretudo torpedeiros, lanchas rápidas, caça-minas e outras pequenas unidades, cada vez mais necessárias no apoio às bolsas de resistência alemãs na costa. Era habitual a escolta vinda de Pillau ser substituída por outra ao largo de Hela, continuando a segunda escolta até ao porto de destino ou até nova rendição. O problema da velocidade dos comboios navais era relevante, pois a velocidade máxima devia ser regulada pela do navio mais lento. Cremos que o torpedeamento do *Goya* poderia ter sido evitado se este navio, um excelente cargueiro de recente construção (Fig. 14), tivesse navegado à velocidade máxima, o que não foi possível devido ao facto do *Kronenfels*, que o acompanhava, não dar mais de 9 nós por hora<sup>66</sup>.

---

<sup>64</sup> Gerhard Hümmelchen/Jürgen Roher, *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, [www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/03-45](http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/03-45) (2008); Wolfgang von Bayer, *Deutschland im Feuersturm. Das geplante Inferno*, Spiegel Special, 1, 2003, p. 52.

<sup>65</sup> Helmut Schnatz, *Der Luftangriff auf Swinemünde. Dokumentation einer Tragödie*, Herbig, 2005; Kershaw, p. 237.

<sup>66</sup> Mantas, p. 122-124.



Fig. 14 – O cargueiro *Goya* em 1942

Os primeiros navios da Operação *Anibal* largaram de Pillau a 25 de Janeiro, exactamente três meses antes da queda deste porto, transportando refugiados da Prússia Oriental e de Königsberg, cidade que em breve conheceria as misérias de um cerco violentíssimo e dos combates pela sua posse<sup>67</sup>. Foram eles o *Robert Ley*, grande paquete da KdF, de 27.288 toneladas, o *Pretoria*, de 16.662 toneladas, o *Ubena*, de 9.554 toneladas, e o cargueiro *Duala*, transportando um total de cerca de 30.000 refugiados e pessoal da 1ª Divisão de Instrução Submarina<sup>68</sup>. Em Gotenhafen estavam aportados outros grandes navios, logo preparados para largar com refugiados, e, no caso do *Wilhelm Gustloff*, também com elementos militares, como já referimos. Este navio tinha 25.484 toneladas e, após ter sido utilizado como navio-hospital, serviu como alojamento do pessoal da 2ª Divisão de Instrução Submarina, também instalado no *Hansa* (ex- *Albert Ballin*), de 21.131 toneladas, e em dois navios menores, o *Oceana* e o *Antonio Delfino*. Encontravam-se em Gotenhafen outros navios requisitados pela *Kriegsmarine*, como o *Cap Arcona*, de 27.561 toneladas (Fig. 15), o *Hamburg*, de 22.117 toneladas, e o *Deutschland*, de 21.646 toneladas, garantindo uma capacidade de transporte significativa. O *Deutschland*, por exemplo, em sete viagens, transportou 69.400 refugiados para portos do Ocidente, enquanto o *Cap Arcona*, com dificuldades mecânicas que o obrigaram a fundear na baía de Lubeque em Abril, onde foi requisitado pelas SS, transportou cerca de 26.000.

<sup>67</sup> Otto Lasch, *So fiel Königsberg*, Estugarda, 20022; Isabel Denny, *Fall of Hitler's Forteress City: The Battle of Königsberg*. 1945, Londres, 2007.

<sup>68</sup> Schön, p. 211; Beevor, p. 49.

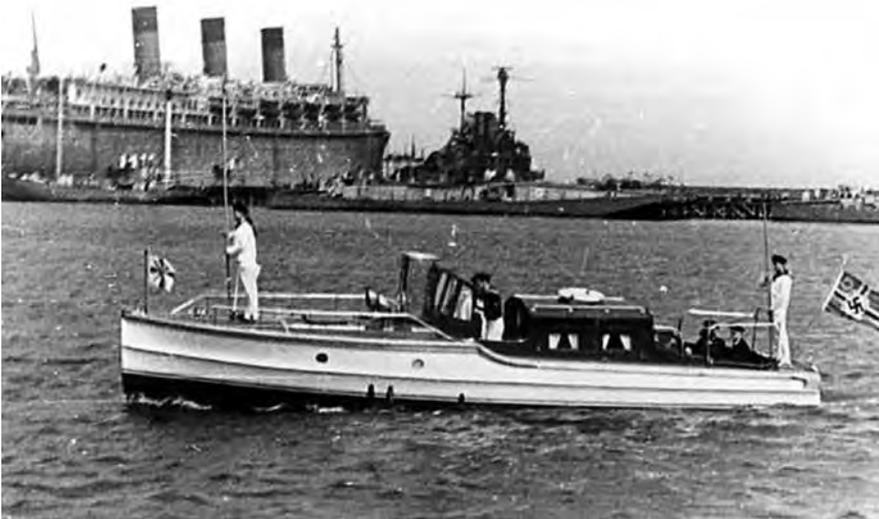


Fig. 15 – O *Cap Arcona* acostado em Gotenhafen em 1943. A vedeta transporta o almirante Dönitz, de acordo com o pavilhão à proa

O início da operação foi marcado pelo seu maior desastre, o afundamento por acção do submarino soviético S-13, do paquete *Wilhelm Gustloff*, navio que saiu de Gotenhafen acompanhado pelo *Hansa*, por volta do meio-dia de 30 de Janeiro (Fig. 16). Discute-se ainda o total de pessoas a bordo, que poderá ter ultrapassado as 10.000, entre as quais 918 elementos da *Kriegsmarine* destinados a Kiel, 373 auxiliares femininas da Marinha (*Marinehelferin*), 162 militares feridos e 173 tripulantes<sup>69</sup>. A temperatura no porto, repleto de gelo flutuante, rondava os 10 graus negativos, descendo para 18 graus negativos ao cair da noite. A escolta era formada pelo torpedeiro *Löwe* (ex-norueguês *Gyller*) e por outro mais pequeno, o TF 1, obrigado a retroceder devido a uma avaria, o mesmo acontecendo com o *Hansa*. No *Wilhelm Gustloff* havia muitas centenas de crianças, tendo as mais velhas embarcado no *Hansa*, o que dividiu numerosas famílias pelos dois navios. Ao largo da península de Hela o *Wilhelm Gustloff* deteve-se durante algum tempo, embarcando então mais 500 refugiados de Pillau, transbordados do pequeno vapor *Reval* e que deviam ser conduzidos com os restantes para Flensburg<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> Vollrath, pp. 228-229, 233; Schön, pp. 11, 407. O correspondente de um jornal sueco em Gotenhafen (*Dagens Nyheter*) refere, numa notícia de 21.2.1945, 10.000 pessoas a bordo, das quais se teriam salvo 950, o que sustenta a tese de Heinz Schön.

<sup>70</sup> Daehnhardt / Schön, pp. 399, 405-411; Grass, 2003, p. 119.



Fig. 16 – O *Wilhelm Gustloff* e o *Hansa* prontos a largar de Gotenhafen (GAHS)

O *Wilhelm Gustloff* tinha como armamento duas peças antiaéreas e para se defender dos submarinos contava apenas com os navios de escolta, neste caso o *Löwe*, cuja aparelhagem de detecção de submarinos deixou de funcionar devido às baixas temperaturas registadas. O facto de a viagem ser realizada em grande parte durante a noite e a fraca capacidade demonstrada até então pelos submarinos soviéticos conferiu uma falsa segurança, a tal ponto que, embora o navio não navegasse a mais de 12 nós à hora, pois não se encontrava nas melhores condições, o comandante Friedrich Petersen, contra a opinião de outros oficiais a bordo, mandou acender as luzes de navegação do paquete, o que facilitou a sua localização pelo S-13, que Alexander Marinesko deslocara do sector de patrulha que lhe estava determinado<sup>71</sup>. A propagação radiotelegráfica era má, pelo que a mensagem de Gotenhafen avisando da presença de submarinos não fora compreendida. Cerca das 21 horas, ao largo do banco de Stolpe, o S-13, um submarino da classe Stalinetz, semelhante ao tipo VIIC alemão, disparou quatro torpedos, o último dos quais ficou retido no tubo de lançamento.

O primeiro torpedo atingiu o navio sob a ponte de comando, o segundo explodiu no convés E, por altura da piscina interior do paquete, onde se encontrava alojada a maior parte das *Marinehelferin*, e o terceiro atingiu a casa das máquinas, imobilizando o navio e privando-o de energia. Apesar do fecho imediato das portas estanques o navio ficou condenado, adernando para bombordo, aprumando-se e voltando a adernar, impedindo que os salva-vidas de estibordo fossem arriados. Fosse como fosse, o seu lançamento ao mar era muito difícil, devido ao congelamento do massame, e não havia lugar neles a não ser para uma percentagem mínima dos que seguiam a bordo, tanto mais que lhe haviam retirado 10 dos 22 botes salva-vidas da dotação, para serem utilizados no lançamento de cortinas de fumo para dificultar os bombardeamentos a Gotenhafen. Não

<sup>71</sup> Mantas, pp. 107-108.

vale a pena insistir nas tragédias que se passaram a bordo durante os cerca de 60 minutos que o navio levou a afundar-se, quando milhares de pessoas tentaram atingir o convés dos botes, coberto de gelo, única hipótese de uma improvável possibilidade de salvação, o mesmo para os que caíam na água com coletes salva-vidas, pois a temperatura do mar rondava os 2 graus positivos. Acresce ainda que os coletes não eram adequados para as crianças pequenas, o que explica a horrível cena, evocada por Günter Grass<sup>72</sup>, dos corpos boiando de pernas no ar devido ao peso da cabeça.

O pedido de socorro do *Wilhelm Gustloff*, enviado por um rádio de emergência, foi ouvido pelo *Löwe*, que o retransmitiu para Gotenhafen, onde foi recebido pelo posto de rádio do *Hansa*, navio que se preparava para largar de novo no dia seguinte, reparada a avaria que o obrigara a regressar ao porto, agora em comboio com o *Hamburg* e o *Cap Arcona*. Os foguetes vermelhos da sinalização internacional foram também avistados pelo T-36, que escoltava o cruzador *Admiral Hipper*, que largara de Gotenhafen no dia anterior, navios que se apressaram a dirigir-se para o local do torpedeamento, o que não deixava de representar algum perigo, apesar do *Löwe* ter lançado cargas de profundidade na zona, afastando-se o cruzador, que tinha apenas uma turbina operacional, quase de imediato. O torpedeiro *Löwe* recolheu 472 sobreviventes, o T-36 salvou 564 náufragos e outros navios um total de 216 pessoas. De acordo com os cálculos de Heinz Schön para o número de pessoas embarcadas, ligeiramente superior a outros, o torpedeamento do *Wilhelm Gustloff* resultou na maior tragédia marítima da história. Os sobreviventes foram desembarcados em diversos portos do litoral, voltando a maior parte deles a repetir nova viagem marítima para Ocidente.



Fig. 17 – O *Wilhelm Gustloff* atracado em Lisboa em Abril de 1938

A notícia do afundamento do *Wilhelm Gustloff*, navio que ostentava o nome de um chefe político nazi assassinado e que teve a sua viagem inaugural oficial em Abril de 1938

<sup>72</sup> Grass, 2003, pp. 143-144.

com destino à Madeira, escalando Lisboa<sup>73</sup>, onde esteve atracado na Rocha do Conde de Óbidos nos dias 26 e 27 (Fig. 17), foi ocultada na Alemanha, ocorrendo pela primeira vez numa publicação aliada lançada de avião sobre o território germânico, o nº308 de *Nachrichten für di Truppe*, no dia 8 de Fevereiro de 1945. Os restos do navio encontram-se muito degradados, entre 31 e 47 metros de profundidade, em parte devido aos trabalhos desenvolvidos pelas autoridades soviéticas para obter salvados, caso das âncoras e dos hélices de bronze, bem como pela busca, segundo consta, da Sala de Âmbar. A secção central do paquete implodiu e encontra-se muito destruída, conservando-se em muito melhores condições a secção da popa. A proa encontra-se inclinada, cravada no leito do Báltico, em resultado do navio se ter afundado pela vante. Os restos do naufragado, designados nas cartas náuticas como *Obstáculo 73*, foram classificados como sepultura de guerra, limitando os estragos que os mergulhadores em busca de lembranças lhe infligiram durante muitos anos<sup>74</sup>.

A perda do navio não levou, por duas razões, ao cancelamento da operação. Antes de mais, não havia outra forma de evacuar tão grande número de refugiados, na realidade grande parte da população da Prússia e da Pomerânia, uma vez que a via terrestre estava fora de questão, sobretudo para os fugitivos da primeira destas regiões. Por outro



Fig. 18  
Monumento a Alexander  
Marinesko em Kalininegrado  
(Königsberg)

lado, a perda de alguns milhares de vidas num conflito que atingira um grau de violência e de barbarismo inaudito, pouca importância podia assumir. Aliás, o Alto Comando da Marinha não deixou de reconhecer, como fez no caso do *Goya*, afundado em Abril de 1945 com a perda mais de 6.000 vidas, os desaires que marcaram a operação, friamente considerados de forma relativa, atendendo aos resultados globais<sup>75</sup>. Logo no dia seguinte à perda do paquete da KdF, o navio auxiliar *Memel*, de 1.157 toneladas, foi afundado por uma mina ao largo de Swinemünde, morrendo umas 600 pessoas do milhar embarcado, circunstância que ilustra indirectamente a forma como a capacidade de transporte dos pequenos navios era utilizada até aos limites.

Marinesko voltou a assestar outro violento golpe na operação (Fig. 18), afundando na noite de 10 de Fevereiro o *Steuben*, em rota de Pillau para Swinemünde, na sua segunda viagem no âmbito da Operação *Aníbal*, com não menos de 5.200 pessoas a

<sup>73</sup> Daehnhardt / Schön, pp. 147-165. Na viagem participaram igualmente os navios *Oceana* e *Der Deutsch*, também da KdF.

<sup>74</sup> Mantas, pp. 112-115.

<sup>75</sup> Dobson/Miller/Payne, pp. 168-169. Segundo alguns investigadores, as baixas teriam orçado por 33.000, o que equivaleria a perto de 1,3% de um total superior a 2.500.000 refugiados, valor que nos parece um tanto inflacionado.

bordo, das quais 2.800 eram soldados feridos, salvando-se somente 659 náufragos devido ao rápido auxílio prestado pelos dois torpedeiros da escolta<sup>76</sup>. O *Steuben* era um navio de 14.600 toneladas, construído em 1922 nos estaleiros Vulcano, em Stettin. Inicialmente baptizado como *Munchen III*, sofreu um grave incêndio em Nova Iorque em 1930, sendo luxuosamente reconstruído e passando a navegar sob a denominação de *General Von Steuben*, navio de cruzeiro a partir de 1935, vendo o seu nome simplificado para *Steuben* em 1938 (Fig. 19).

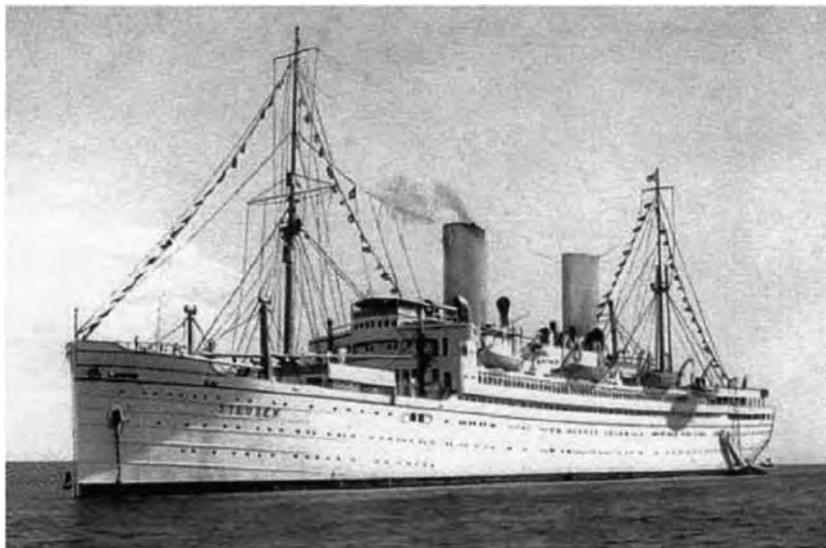


Fig. 19 – O *Steuben*, navio de cruzeiros, em 1938

Navio-caserna em Kiel durante vários anos, foi mobilizado para a evacuação como *Verwundetentransportschiff*, para o que contava com uma equipa médica de 270 elementos. Como dissemos, não era um verdadeiro navio-hospital, nem como tal surge na lista da *Kriegsmarine*, embora desempenhasse funções semelhantes, ainda que camuflado e desprovido dos símbolos internacionais obrigatórios, pintura branca, faixa verde ao longo do casco e cruces vermelhas nas chaminés. O navio, que navegava pelo corredor marítimo nº58 a uns 12 nós, foi torpedeado cerca da uma hora da noite, atingido por um ou pelos dois torpedos lançados pelo S-13, afundando-se rapidamente depois de adernar sobre bombordo, não levando mais de 20 minutos a desaparecer sob as águas do Báltico (Fig. 20), onde repousa a 80 metros de profundidade e em razoável estado de conservação<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> Mantas, pp. 115-121.

<sup>77</sup> Jamkowski, pp. 41-49; Michel Tagliati, *General von Steuben återfunnen efter 60 år*, Allt on Vetenskap, 9, pp. 62-69; Volker Hartmann / Hartmut Nöldeke, *Verwundetentransport über See: deutsche Lazarett- und Verwundetentransportschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Bochum, 2010, pp. 228-233.

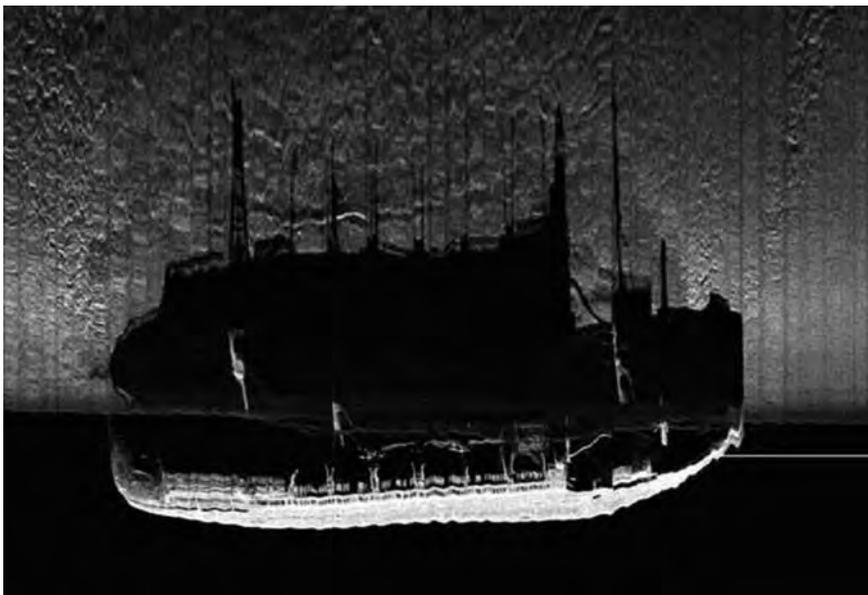


Fig. 20 – Os restos do *Steuben* no fundo do Báltico  
(Instituto Hidrográfico da Marinha Polaca)

Neste mesmo mês de Fevereiro, marcado pelo recuo progressivo da frente, redução das bolsas de resistência e furiosos combates em torno de Königsberg<sup>78</sup>, perderam-se o transporte *Eifel*, ao largo de Libau, e, em rota para Stettin, o cargueiro *Göttingen*, provocando no mínimo 1.300 mortos. No mês de Março a situação agravou-se significativamente com a queda de Königsberg, de Gotenhafen e de Danzig, aumentando as perdas, entre as quais destacamos a do transporte *Robert Möhring* (ex-*Orotava*), ao largo de Sassnitz<sup>79</sup>, vítima de ataque aéreo no dia 6, tal como sucedeu com o vapor *Andros*, no dia 12, no violento ataque a Swinemünde. A 18 de Março caiu Kolberg, importante porto de evacuação, frequentemente utilizado como local de transbordo de refugiados. Cercada a partir de 4 de Março, a guarnição alemã resistiu com o apoio do fogo dos navios de guerra, nomeadamente dos cruzadores *Lützow* e *Admiral Scheer*, até dia 17. Desta forma foi possível evacuar da cidade e da vizinha bolsa de Wollin, cerca de 70.000 civis e 40.000 militares, transportados em pequenas embarcações até aos navios fundeados ao largo (Fig. 21). Wollin aguentou-se até 4 de Maio, com o apoio da artilharia do cruzador *Lützow*, apesar deste se encontrar semi-afundado no *Kaiserfhart*, canal que liga a laguna ao Báltico, depois de um ataque aéreo britânico.

<sup>78</sup> Taylor, pp. 247-252.

<sup>79</sup> Hümelchen/Rohwer, *Seekrieg*, pp. 45-03 (2008).



Fig. 21 – Evacuação de Kolberg em Março de 1945 (WLB)

Enquanto Pillau continuou a resistir em terríveis condições após a rendição de Königsberg, a situação no grande porto de Gotenhafen e na vizinha cidade de Danzig agravou-se rapidamente<sup>80</sup>, apesar da vigorosa resistência alemã, mais uma vez apoiada pela artilharia das unidades navais, sobretudo dos cruzadores, por vezes disparando a partir dos cais onde estavam acostados, como sucedeu com o *Leipzig* até esgotar as munições, retirando depois para Apenrade, na Dinamarca, com 500 feridos e refugiados a bordo. O último transporte a partir de Danzig foi o *Ubena*, em 25 de Março, cinco dias antes da queda da cidade hanseática, com cerca de 5.000 refugiados a bordo (Fig. 22), muitos deles agarrados às redes de camuflagem quando o navio zarpuou, sob intenso fogo soviético. O *Ubena* transportou numerosas mulheres grávidas, que tiveram prioridade no embarque, algumas das quais deram à luz durante a viagem para Copenhaga, tendo o capitão Arthur Lankau atribuído, como segundo nome a todos os bebés então nascidos, o nome do navio<sup>81</sup>.

<sup>80</sup> Egbert Kieser, *Danziger Bucht 1945: Dokumentation eine Katastrophe*, Munique, 1978; Buttar, pp. 329-370.

<sup>81</sup> Buttar, pp. 356-357.

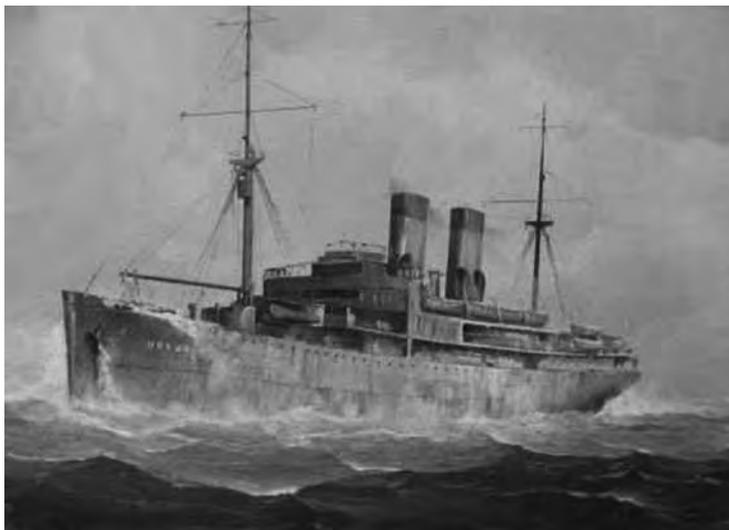


Fig. 22 – O navio *Ukena* como transporte de refugiados (pintura de Klaus Forst)

Nesta fase da operação o pânico generalizado entre os fugitivos civis e as dificuldades cada vez maiores sentidas pelos responsáveis pela evacuação, que incluía um número crescente de militares que se procurava subtrair ao cativo ou recuperar para outras áreas de resistência, ganharam dimensões inimagináveis, e o recurso a meios e soluções de ocasião vulgarizou-se na confusão dos combates, mesmo contrariando ordens superiores, como sucedeu a 28 de Março, dia da queda de Gotenhafen, quando o submarino U-3505 largou para Travemünde com a esposa e a filha recém-nascida do capitão, embarcadas clandestinamente, e 110 crianças e adolescentes a bordo. Há notícia de outros submarinos que transportaram civis, como o U-999 e o U-3513, a partir de Danzig, também em Março, e o U-56 a partir de Pillau, neste caso logo em Janeiro<sup>82</sup>. Depois da Península de Hela ter ficado isolada os submarinos foram eventualmente utilizados no transporte do correio das forças que aí permaneciam, para o que foram impressos localmente selos especiais com essa indicação (*Durch-U-Boot*), desenhados por Bruno Paetsch.

A evacuação da área de Gotenhafen continuou mesmo depois da queda do porto, destacando-se o transporte da bolsa de Oxhöfter Kämpe para a península de Hela de 30.000 civis e 8.000 militares, com recurso a uma grande variedade de pequenas embarcações e unidades menores da *Kriegsmarine*, operação conduzida pelo capitão-de-fragata Adalbert von Blanc, brilhantemente executada na noite de 4 para 5 de Abril e apoiada nos dias imediatos pelo cruzador *Lützow*<sup>83</sup>.

Poucos dias depois, a 15 de Abril, partiu de Hela o primeiro grande comboio com refugiados, formado por vários navios entre os quais o *Cap Arcona*, o *Deutschland*, o

<sup>82</sup> Peter Monte, *U-Boote und ihr Beitrag zur Evakuierung von Flüchtlingen aus Ostpreußen 1945*, [www.u-boot-archiv-altenbruch.de/dir\\_evakuierung\\_.html](http://www.u-boot-archiv-altenbruch.de/dir_evakuierung_.html) (2012).

<sup>83</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-04 (2008).

*Pretoria* e o *Heberhart Essberger*, continuando a evacuação dos muitos milhares de refugiados concentrados na península durante as últimas semanas. O mês de Abril, todavia, não foi melhor, nem podia sê-lo, aumentando as dificuldades devido à perda constante de meios de transporte e à pressão cada vez maior exercida sobre a frente alemã, que se desmoronava rapidamente apesar das tentativas em contrário organizadas por alguns chefes enérgico e pela resistência sem futuro de cidades sumariamente fortificadas. A ofensiva aérea, o lançamento de minas e a transferência para a zona de Danzig de vedetas torpedeiras soviéticas agravou significativamente as condições em que se desenvolvia a Operação *Aníbal*.

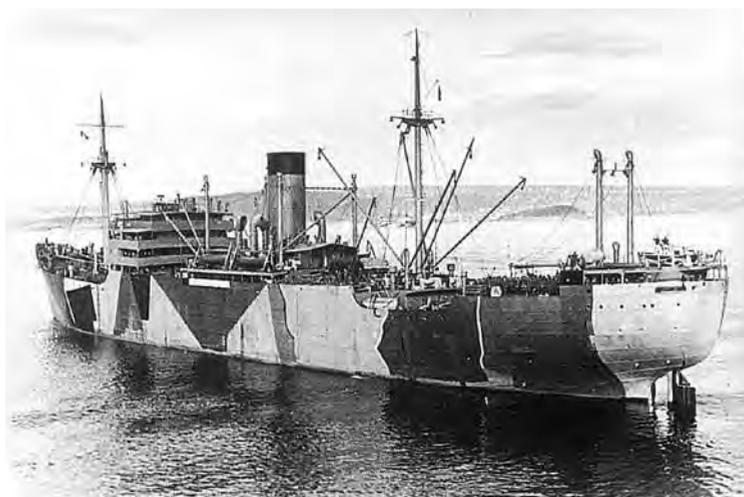


Fig. 23 – O cargueiro *Moltkefels*, transporte militar camuflado

Em Abril destacamos o afundamento do vapor *Vale*, de 5.950 toneladas, bombardeado ao largo de Pillau no dia 9, com a perda de 250 vidas. No dia seguinte perdeu-se, entre Pillau e Hela, o pequeno transporte *Neuwerke*, afundado pelo *schnellboot* alemão S-708, por não se ter identificado e se encontrar fora da rota prevista, com a perda de quase um milhar de refugiados e soldados feridos. A 11 foi afundado, ao largo de Hela, por um ataque aéreo soviético, o transporte *Moltkefels*, de 7.862 toneladas, o qual tinha a bordo 2.700 refugiados, 1.000 feridos e 300 militares, não se registrando mais de 500 sobreviventes (Fig. 23). No mesmo ataque foi destruído o pequeno navio-hospital *Posen*, de 1.069 toneladas, o que causou mais 300 mortos, aos quais devemos acrescentar os 970 registados no afundamento, no dia 13, do vapor *Karlsruhe*, de 898 toneladas, saído de Pillau para Hela com 1.083 refugiados a bordo. Neste momento da operação torna-se evidente a perigosidade dos ataques soviéticos ao mesmo tempo que os meios germânicos disponíveis são utilizados até aos seus limites, muito para além do que as normas de segurança determinavam<sup>84</sup>.

<sup>84</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-04 (2008).



Fig. 24 – Torre do submarino L-3 conservada como monumento no Park Pobedy, em Moscovo

O mês de Abril foi marcado por uma enorme tragédia no dia 16, a ponto de suplantar, se considerarmos os dados inicialmente apontados para o número de refugiados a bordo do *Wilhelm Gustloff*, as vidas perdidas no navio da KdF. Foi o caso do torpedeamento do *Goya*, um excelente cargueiro de 5.230 toneladas, construído em Oslo em 1940, nos estaleiros Akers, para a *Hamburg Amerika Linie* e requisitado pela *Kriegsmarine* em 1942. O navio, que recebera pintura camuflada, partiu de Hela cerca das 16 horas, com não menos de 7.000 refugiados, entre os quais numerosos militares, e foi torpedeado cerca da meia-noite do dia 15, ao largo do Cabo Rixhöft, pelo submarino soviético L-3, comandado pelo capitão Vladimir Konovalov (Fig. 24). O navio navegava em comboio, destinado a Copenhaga, comboio do qual faziam parte os cargueiros *Mercator* e *Kronenfels*, escoltado por dois draga-minas, o M-256 e o M-328.

O *Goya* tinha o sistema de detecção de submarinos avariado, após um bombardeamento em Hela na manhã de 15, e, para agravar a situação, o *Kronenfels*, que navegava apenas a 9 nós por hora, metade da velocidade máxima do *Goya*, acabou por sofrer uma avaria que o obrigou a parar. Konovalov detectou facilmente o comboio em marcha lenta, atingindo o *Goya* com dois torpedos. Parece ter havido uma manobra destinada a evitar o torpedeamento, pois o telégrafo para a casa das máquinas, fotografado por mergulhadores na ponte do navio, cujos restos se encontram a 78 metros de profundidade, mostra um manípulo na posição de *toda a força à vante* e o outro na de *toda a força à ré*. Fosse como fosse, o *Goya* foi atingido entre a ponte e o mastro de vante, quebrando-se e afundando-se em cerca de sete minutos. Não se salvaram mais de 384 dos náufragos, entre os quais sete dos 200 homens do 35º *Panzerregiment* que seguiam a bordo<sup>85</sup>.

<sup>85</sup> Fritz Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung*, Hamburgo, 2001, pp. 145-146; Mantas, pp. 122-126.

Nesse mesmo dia 16, um ataque aéreo afundou com um torpedo o transporte *Cap Guir* (H-11), de 1.536 toneladas, a oeste da ilha de Öland, saído de Pillau, cidade portuária que continuava a resistir, perdendo-se 756 vidas. A guerra aproximava-se do seu final e as dificuldades aumentavam rapidamente, sem que a *Kriegsmarine* afrouxasse os esforços tendentes a evacuar civis e militares, estes últimos feridos ou considerados em perigo em posições insustentáveis e mais valiosos noutras frentes. O pequeno porto de Hela ganhou uma importância estratégica essencial, funcionando como centro de trânsito para os refugiados aí concentrados depois da queda de Gotenhafen e de Danzig e para os que chegavam de outras áreas, especialmente da Curlândia e da Samlândia, onde Pillau resistiu até dia 25 de Abril. Por esta altura, embora a cadeia de comando continuasse a funcionar e a disciplina se mantivesse a um alto nível, dadas as circunstâncias, a falta de transportes começava a fazer-se sentir, o mesmo sucedendo com o combustível. Dos 36 navios mercantes com mais de 5.000 toneladas que a Operação *Anibal* empenhou desde o início, disponíveis em Pillau, Gotenhafen e Danzig, muitos estavam já perdidos ou gravemente avariados e as grandes unidades navais ainda operacionais iam desaparecendo rapidamente. Calcula-se que ao longo da operação terão sido destruídos ou inutilizados 158 navios mercantes<sup>86</sup>.

Grande parte do esforço recaiu, em Abril e Maio, sobre as pequenas unidades da *Kriegsmarine*, permanentemente envolvidas em escoltas, evacuações e acções de combate. Aumenta também o recurso a uma grande variedade de pequenas embarcações civis, o que, considerando o tipo de flotilhas agora empregue na operação, suplantando os comboios iniciais, tornava as acções de escolta mais difíceis, sobretudo tendo em conta a eficiência crescente dos ataques aéreos soviéticos e das barragens de minas britânicas. A falta de combustível, que se procurava reservar sobretudo para os submarinos, levava a utilizar, sempre que possível, navios mercantes mais antigos, como o *Karlsruhe*, apesar do carvão também escassear. Ainda assim, como dissemos, a operacionalidade manteve-se até ao fim das hostilidades, apesar de se registarem alguns actos isolados de indisciplina, em nada comparáveis com os acontecimentos trágicos que marcaram a *Kaiserliche Marine* no final da Primeira Guerra Mundial. Citamos as deserções para a Suécia, para evitar o aprisionamento, das lanchas de vigilância portuária N° 21, N°31 e N°37 e do KFK 298 (*Kriegsfischkutter*), entre 15 e 18 de Abril, assim como as insubordinações em Copenhaga a bordo dos draga-minas R 412 e M 612, nos quais alguns tripulantes se recusaram a voltar a Hela, a 5 de Maio de 1945. Viviam-se tempos difíceis na Alemanha, cuja chefia do Estado foi assegurada por Dönitz depois do suicídio de Hitler, e por nomeação deste, entre 30 de Abril e 23 de Maio de 1945, ascendendo ao comando da *Kriegsmarine* o almirante Hans-Georg von Friedeburg, que negociou em 4 de Maio com o marechal Montgomery, por ordem de Dönitz, a rendição das forças armadas alemãs. Friedeburg suicidou-se a 23 de Maio quando os Aliados detiveram os membros do governo do Reich, estabelecido em Flensburg<sup>87</sup>.

<sup>86</sup> Koburger, p. 107.

<sup>87</sup> Karl Dönitz, *A Capitulação*, Crónica da Segunda Guerra Mundial, 3, Lisboa, 1975, pp. 351-356. No final da guerra suicidaram-se 11 dos 53 almirantes alemães: Christian Goeschel, *Suicide at the End of the Third Reich*, Journal of Contemporary History, 41, 2006, p. 155.

Os navios perdidos durante a operação, excluindo os de menor dimensão, nem sempre fáceis de contabilizar, sobretudo quando se trata de embarcações de pequeno porte. O final da guerra foi antecedido por uma imensa tragédia, que, sem resultar directamente da Operação *Aníbal*, não deixa de reflectir as condições em que esta se efectuou e o ambiente de desastre total em que a Alemanha terminou a guerra. Referimo-nos à destruição dos paquetes *Cap Arcona* e *Deutschland*, e do cargueiro *Thielbek* na baía de Lubeque, em 3 de Maio de 1945, encontrando-se o primeiro e o último repletos de prisioneiros transferidos de campos de concentração, sobretudo de Neuengamme e de Stutthof, operação da RAF que causou cerca de 8.000 mortos<sup>88</sup>. A interpretação deste brutal ataque suscita ainda hoje polémicas compreensíveis, tanto mais que a documentação concernente só ficará disponível para consulta, caducando a sua classificação como secreta, em 2045. Todavia, não faltam testemunhos insuspeitos que contrariam a versão britânica de que se ignorava a presença de prisioneiros a bordo, prisioneiros de que a Cruz Vermelha Sueca tinha conhecimento e que Himmler, provavelmente, queria utilizar como atenuante para a sua difícil situação, enviando-os para a Suécia como sucedera já com um grupo de prisioneiras francesas no dia anterior ao ataque, desembarcadas em Malmö<sup>89</sup>.



Fig. 25 – O paquete *Cap Arcona* em chamas na Baía de Lubeque

Os navios, cuja guarda era assegurada por várias centenas de elementos das SS, sofreram quatro vagas de ataque de caças-bombardeiros, que utilizaram mísseis, bombas incendiárias e canhões. O *Deutschland* incendiou-se sem dar lugar a vítimas, pois tinha a bordo apenas uma equipa que o preparava para navio-hospital, o mesmo não

<sup>88</sup> Frank Mazoyer / Alain Vancauwenberghe, *La tragédie du paquebot-prison Cap Arcona*, Le Monde Diplomatique, 118, 2005, pp. 20-21; Mantas, pp. 128-137.

<sup>89</sup> Bauer, pp. 166-167; Karl Dönitz, p.352. O resgate fez-se no âmbito da *Operation White Buses*, empreendida pela Cruz Vermelha Sueca com autorização das autoridades alemãs. Dois pequenos navios suecos, o *Magdalena* e o *Lillie Matthiessen* transportaram respectivamente 223 e 225 prisioneiras.

acontecendo com o *Cap Arcona* e com o *Thielbek*, que arderam antes de se afundarem parcialmente (Fig. 25), causando cerca de 8.000 mortos. Eis como o comunicado de guerra britânico de 3 de Maio descreve o ataque: “*In what can only be described as brilliant attacks, 9 aircrafts of 198 Squadron destroyed a 12000 ton ship and a 1500 ton cargo ship. The 12000 tonner, when left, is reported to have burning from stem to stern. From observation of the balers out from them, and from the circumstances, it may be assumed that many Huns have found the Baltic very cold today*”<sup>90</sup>. Neste comunicado se a referência ao *Thielbek*, que era um navio de 2.815 toneladas parece correcta, confundir um paquete de 27.561 toneladas com um navio de apenas 12.000 parece estranho, tanto mais que num registo de operações, reservado, do Esquadrão 197, se pode ler o seguinte: “*DD 771. Shipping strikes in Lubeck Bay. All the bombs were dropped on a motor vessel of 15/20.000 tons at 0.0208. The ship was already burning as a result of attacks by 263 Squadron and we scored two direct hits. Now left burning in five places and later seem capsized and burning, CAT. I*”<sup>91</sup>. O *Cap Arcona* terminou desta forma dramática uma brilhante carreira<sup>92</sup>, que o trouxe regularmente a Lisboa, escala habitual da sua rota para o Brasil e Argentina (Fig. 26), ficando também ligado a um filme rodado em 1942 e dirigido por Herbert Selpin, película que retrata uma tragédia marítima afinal bem menor do que a da baía de Lubeque, a do *Titanic*.

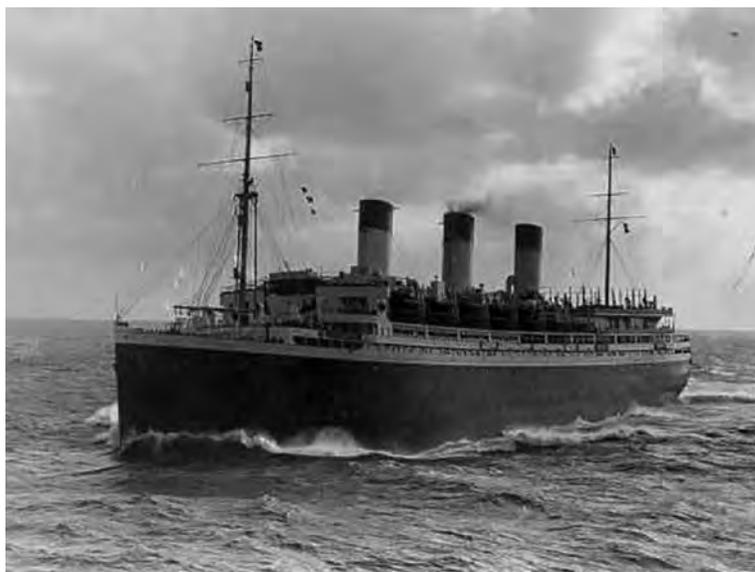


Fig. 26 – O *Cap Arcona* navegando a grande velocidade no Atlântico

<sup>90</sup> *Apud* Mantas, p. 134.

<sup>91</sup> *Operations Record Book*, AIR 27/1109, 5822, Public Record Office 1, Londres, 1945.

<sup>92</sup> J. H. Isherwood, *Steamers of the Past: Hamburg-South America Liner “Cap Arcona” of 1927*, *Sea Breezes*, 50, 365, 1976, pp. 263-265; Arnold Kludas, *Die Cap-Schnelldampfer der Hamburg-Süd*, Hamburgo, 1996.

Por altura do ataque decorriam já negociações para suspensão das hostilidades no Ocidente, procurando o almirante Dönitz salvaguardar os navios ainda operacionais para continuar a operação de evacuação, sacrificando inclusivamente as preciosas reservas de combustível destinadas aos submarinos, 48 dos quais se mantinham ainda em patrulha no dia 8 de Maio. Um dos pontos mais importantes das conversações, e mais controverso, era o da manutenção dos navios mercantes à margem da rendição para que pudessem continuar as operações de evacuação, sobretudo a partir de Hela, onde o enérgico general Friedrich von Saucken mantinha o controlo da península (Fig. 27). Não era essa a opinião de Montgomery, que exigia a rendição de todos os meios e o fim dos transportes, fossem civis ou militares, com imposição expressa de que nenhum navio abandonasse os portos ainda controlados pelo Reich sob pena de ser imediatamente destruído<sup>93</sup>. O ataque aos navios surtos na baía de Lubeque parece-nos ter sido claramente uma forma de obrigar Dönitz a aceitar a exigência aliada, o que sucedeu no dia seguinte. Oficialmente, a operação deveria terminar a 4 de Maio de 1945, circunstância que as autoridades alemãs procuraram ignorar parcialmente, o que, como vimos, suscitou alguns actos de indisciplina, pouco representativos, ao mesmo tempo que numerosos navios foram afundados voluntariamente, incluindo dezenas de submarinos em cumprimento da directriz *Arco Íris* (*Regenbogenbefehl*).

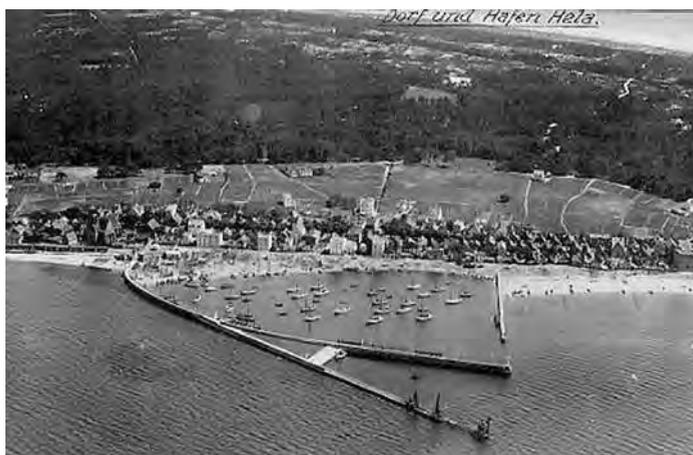


Fig. 27 – O pequeno porto de Hela, na Baía de Danzig (Gdansk)

Na verdade, embora à revelia das imperativas instruções recebidas dos Aliados, a Operação *Anibal* registou ainda alguns êxitos assinaláveis já depois do dia 4 de Maio. As últimas acções conhecidas verificaram-se no dia 8, quando uma heterogénea frota de várias dezenas de pequenas embarcações conseguiu evacuar de Libau e de Windau, na Curlândia, cerca de 26.000 refugiados, maioritariamente militares, o mesmo sucedendo em Hela, de onde foram retirados e transportados para Glücksburg, junto à fronteira dinamarquesa, com o apoio de torpedeiros e outras pequenas unidades, cerca de 20.000

<sup>93</sup> Dönitz, pp. 353, 356-360; Kershaw, pp. 520-545.

refugiados militares e civis. Os derradeiros transportes a abandonar Hela, na noite de 8 de Maio, foram os cargueiros *Paloma* e *Weserberg* e o pequeno vapor de cabotagem turística *Rugard* (Fig. 28), que conduziram para o Kiel um total de 7.230 militares e civis<sup>94</sup>. As últimas perdas conhecidas da Operação *Anibal* registaram-se a 9 de Maio, quando o modesto transporte *Liselotte Friedrich*, de 517 toneladas, foi afundado por um ataque aéreo soviético a sul da ilha de Bornholm, ataque que causou um número de baixas que se calcula rondar a meia centena.



Fig. 28 – Postal dos anos 30 com o vapor *Rugard*

Fazer um balanço dos resultados da Operação *Anibal* obriga a considerar dois aspectos fundamentais: o grau de concretização dos objectivos estabelecidos e as consequências a longo prazo dos seus efeitos. Parece evidente que a operação não teve quaisquer efeitos sobre o desenrolar da guerra, ainda que o envio para a rectaguarda de numerosos efectivos especializados, em particular os elementos submarinistas da *Kriegsmarine*, possa ter contribuído para sustentar a capacidade operacional da arma submarina até ao final do conflito, considerando a evidente dificuldade na renovação das tripulações perdidas. A mistura de civis e de militares nos transportes da operação representa um problema muito complicado em termos das normas convencionais do chamado direito da guerra. As autoridades soviéticas e a sua propaganda sempre apresentaram os ataques aos navios da Operação *Anibal*, nomeadamente a destruição do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*, como actos legítimos, contra transportes de tropas operacionais, o que, não sendo totalmente verdade, não deixa de corresponder ao afundamento de navios ao serviço do esforço de guerra inimigo, ainda que daí resultasse a morte de civis indefesos e de soldados feridos. Trata-se, naturalmente, de uma lógica de guerra total, aliás evidente quer nos bombardeamentos aliados às cidades, consideradas na sua totalidade como alvos, quer no tratamento dado às populações que ficaram retidas nas zonas ocupadas pelos soviéticos<sup>95</sup>.

<sup>94</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-05 (2008).

<sup>95</sup> Kershaw, p. 237, 277-282. No ponto 4 da célebre directriz conhecida como *Laconiabefehl*, o almirante Dönitz recorda a violência exercida indiscriminadamente contra as cidades alemãs pelos bombardeamentos de área aliados, pedindo dureza (*bleibt hart*) aos tripulantes dos submarinos.

Este primeiro aspecto, o dos objectivos, levanta uma outra questão, discutida desde há poucos anos, sobretudo depois da publicação da novela *Im Krebsgang*, que é a de esclarecer a verdadeira finalidade da Operação *Anibal*, à qual alguns investigadores atribuem como objectivo principal não a evacuação dos civis ameaçados pela ofensiva soviética, mas sim a salvaguarda da capacidade militar alemã<sup>96</sup>, retirando das zonas ameaçadas material e efectivos susceptíveis de melhor utilização noutros sectores. É o que considera Heinrich Schwendemann através do cálculo do número total de evacuados e das percentagens da capacidade de transporte reservadas para civis, feridos e material de guerra. É certo que o número total de refugiados transportados para áreas ocidentais não é fácil de calcular, pois como vimos, com bastante frequência havia vários transbordos, o que pode levar a números inflacionados. Ainda assim, Schwendemann, seguido de perto por Andreas Kossert, admite um total de 1.550.000 evacuados, entre civis e militares, 350.000 dos quais feridos<sup>97</sup>. A tese de que Dönitz apoiava incondicionalmente a determinação de Hitler de lutar até ao fim, evacuando tropas, choca-se, neste caso, com a irredutibilidade do ditador em relação a quaisquer retiradas no Leste, inclusive quanto à manutenção, sem grande sentido estratégico, de várias divisões isoladas na Curlândia. Se o almirante Dönitz estava a transferir indiscriminadamente tropas e material para o Ocidente, ainda que das zonas mais ameaçadas, estava a contrariar abertamente Hitler, o que nos parece muito difícil de aceitar.



Fig. 29 – Aspecto da evacuação de Pillau em Janeiro de 1945 (BA)

<sup>96</sup> Recuperando a iniciativa estratégica com os novos submarinos da classe XXI, o que terá obrigado a manter os portos bálticos até ao último momento: Howard Grier, *Hitler, Dönitz and the Baltic Sea*, Annapolis, 2007.

<sup>97</sup> Heinrich Schwendemann, *Inferno und Befreiung: Schickt Schiffe!*, Die Zeit, 2005, 3, pp. 1-5 (Schwendemann, 2005); Andreas Kossert, *Damals in Ostpreussen. Der Untergang einer deutschen Provinz*, Munique, 2008, p. 160.

A lentidão com que se iniciou a operação teve consequências desastrosas, acumulando-se pelos finais de Fevereiro, nas zonas de Königsberg/Pillau e Danzig/Gotenhafen, centenas de milhares de refugiados civis (Fig. 29). Evacuar toda esta gente era uma tarefa repleta de dificuldades dificilmente ultrapassáveis, tanto mais que, se os navios não faltavam, as condições climáticas do Inverno báltico revelavam-se pouco propícias e o combustível de qualquer tipo era terrivelmente escasso. Essa terá sido uma das razões que levou a recorrer muitas vezes, para evacuar civis, às unidades da *Kriegsmarine*, circunstância que também contraria a ideia de que os civis eram absolutamente secundários, ainda que respeitando os imperativos operacionais. Se considerarmos as percentagens propostas para a evacuação inicial da região de Königsberg, onde nos finais de Janeiro de 1945 se concentravam uns 250.000 refugiados, que seria de 20% para civis, 40% para militares feridos e 40% para material militar<sup>98</sup>, comparando-as com os números conhecidos para o *Wilhelm Gustloff*, mesmo considerando o número mínimo admitido para as pessoas embarcadas em Gotenhafen, imediatamente verificamos que estamos muito longe das pretendidas percentagens, pois os civis correspondem a 73% do total, valor que sobe para 84% se admitirmos o computo de Heinz Schön. Sem esquecermos as dificuldades inerentes a este tipo de cálculos, lembramos que havia instruções para limitar o total de pessoas a embarcar, o que não foi respeitado na maior parte dos casos, e desde o início da operação, o que pode explicar os dois milhares a mais que terão embarcado no *Wilhelm Gustloff*, os quais só podem ser civis não incluídos nos grupos prioritários<sup>99</sup>. Desta forma não parece difícil que, no total, se possa chegar a um número de refugiados civis e militares muito próximo dos dois milhões, talvez mesmo um pouco superior.

Para além de todas as reticências parece indiscutível que a operação se pode considerar um êxito, tendo em conta o cenário em que se desenvolveu, apesar dos perto de 33.000 mortos contabilizados, mais de metade dos quais devido ao torpedeamento do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*. A título de exemplo referimos que, só entre 1 e 5 de Maio foram evacuados para Hela 150.000 refugiados e militares, grande parte dos quais ainda conseguiu atingir portos no Ocidente. Calcula-se que, a partir da área da baía de Danzig e da Pomerânia foram evacuados por via marítima 1.420.000 civis e militares, da zona de Heiligenbeil uns 450.000, enquanto de Pillau, a partir de finais de Janeiro, terão sido evacuados 141.000 feridos e 451.000 refugiados civis, parte dos quais passou por transbordos, particularmente em Gotenhafen e Hela<sup>100</sup>. Mesmo que aceitássemos apenas os 900.000 civis evacuados, como alguns defendem, tendo em conta que a *Wehrmacht* calculou em 3.500.000 o total de refugiados em movimento nos territórios a leste do Oder em Fevereiro de 1945, obstruindo as estradas e obrigando as autoridades a

<sup>98</sup> Schwendemann, 2005, p. 4. No caso da viagem final do *Steuben* as percentagens entre militares, feridos e civis estão mais próximas da proposta de Schwendemann.

<sup>99</sup> Schön, p. 10-11; Kershaw, pp. 274-275.

<sup>100</sup> Duffy, p. 290; Schwendemann, 2005, p. 5.

medidas muito duras para salvaguardar o trânsito militar<sup>101</sup>, verifica-se que o número de 900.000 ou 1.000.000 seria já muito significativo, não havendo hoje dúvidas quanto às trágicas perdas que sofreram os que procuraram fugir por terra e os que, por inércia ou incapacidade, não conseguiram atingir os portos bálticos.

Devemos agora considerar o segundo aspecto que referimos, o das consequências políticas e culturais do sucesso da operação. Na verdade, esta facilitou a concretização dos objectivos soviéticos projectados para o pós-guerra, naturalmente de acordo com os Aliados ocidentais, pois a saída em massa das populações alemãs da Prússia, da Pomerânia e da Silésia simplificou largamente a política de expulsão conduzida a partir de 1945, quase sempre com grande brutalidade e que não excluía a simples eliminação física<sup>102</sup>, uma vez que se pretendia obliterar a presença de alemães nesses territórios<sup>103</sup>. Procurava-se, desta forma, estabelecer um novo mapa político e cultural na região, apagando radicalmente uma colonização germânica várias vezes centenária, como foi drasticamente decidido nas conferências de Ialta e Potsdam. Citamos, a propósito, a opinião de Winston Churchill na última destas conferências: “*Expulsion is the method which, in so far as we have been able to see, will be the most satisfactory and lasting. There will be no mixture of populations to cause endless trouble. A clean sweep will be made*”<sup>104</sup>. Embora muitos historiadores procurem explicar a razão que levou a Alemanha a lutar até às últimas consequências, o que nem sempre conseguem, talvez ela se possa compreender facilmente a partir de decisões como esta, sem esquecer o famigerado Plano *Morgenthau*, apesar de opiniões em contrário como a de Ian Kershaw<sup>105</sup>. Devemos referir que a República Federal Alemã, seguindo de alguma forma o que o almirante Dönitz sempre defendeu a propósito das circunstâncias da rendição, tentando salvaguardar a soberania do Reich (Fig. 30), só muito tardiamente, nos anos 70 do século passado, reconheceu a linha *Oder-Neiße* como fronteira leste da Alemanha, o que foi confirmado, não sem compreensíveis protestos, em 1990.

---

<sup>101</sup> Beevor, pp. 75, 92; Kershaw, pp. 306-307.

<sup>102</sup> Ainda que teoricamente se possa estabelecer distinção entre genocídio e limpeza étnica, ignorando a criação de condições que inviabilizam a sobrevivência: Robert Moeller, *Sinking Ships, the lost Heimat and Brooken Taboos: Günter Grass and the Politics of Memory in Contemporary Germany*, *Contemporary European History*, 12, 2, 2003, pp. 147-181.

<sup>103</sup> Bauer, pp. 208-220; Beevor, p.127. A forma como as coisas se passaram no Leste levantou cedo insuspeitas críticas: Victor Gollanz, *Our threatened Values*, Londres, 1946, p. 96.

<sup>104</sup> *Apud* Beevor, 420; Davies, p. 18, 384.

<sup>105</sup> Kershaw, pp. 559-579.

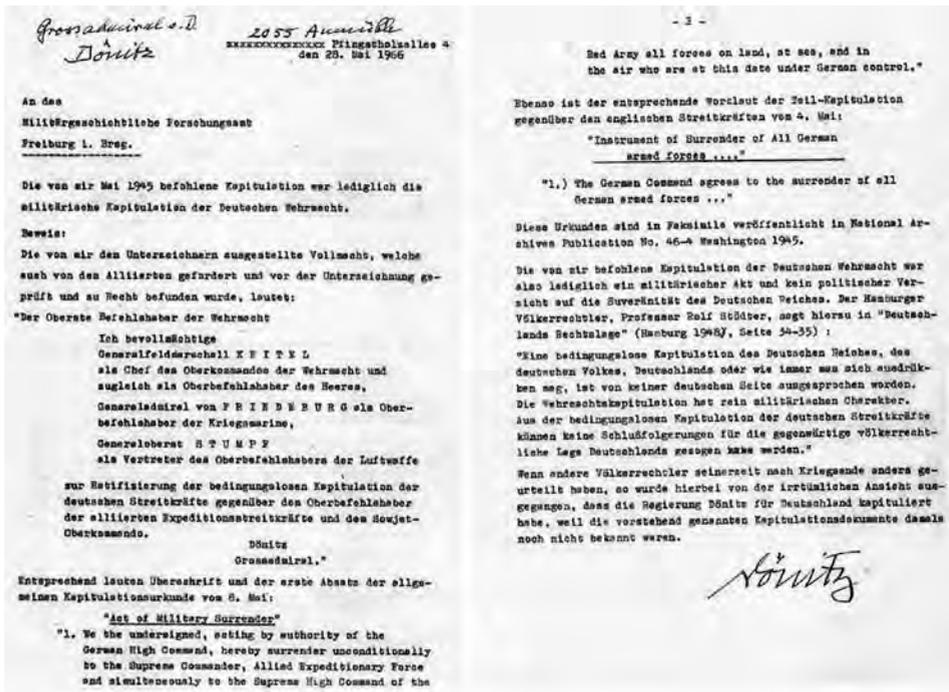


Fig. 30 – Carta do almirante Dönitz sobre a rendição das Forças Armadas Alemãs (Arquivo Rainer Daehnhardt)

Talvez a ineficácia que a frota soviética demonstrou em bloquear os portos de evacuação alemães reflecta, pelo menos em parte, o interesse de Estaline em que o final do conflito encontrasse nos territórios que lhe haviam sido prometidos e naqueles que o ditador destinava à Polónia satélite<sup>106</sup>, o menor número possível de alemães. Recordamos que o torpedeamento do *Wilhelm Gustloff* resultou do facto de Marinesko, contrariando as ordens recebidas, ter deslocado o S-13 para um sector de patrulha diferente do que lhe estava atribuído. Parece-nos particularmente interessante a observação feita pelo almirante Engelhardt depois da guerra a propósito da pouco eficiência demonstrada pelos soviéticos em impedir a evacuação, considerando que alguns destróieres e um cruzador da classe *Gorki* cruzando entre Pillau e Hela poderiam ter conseguido o que a aviação e os submarinos não lograram, confirmando o cepticismo de alguns analistas no início da guerra<sup>107</sup>.

O abrandamento da ofensiva soviética em Fevereiro de 1945, quando decorria a Conferência de Ialta, na qual Estaline não deixou de referir a fuga em massa da popu-

<sup>106</sup> Beevor, p. 74; Davies, pp. 218-221.

<sup>107</sup> *Apud* Brustat-Naval, p. 170; Henri Meilhac, *Que vaut la flotte des Soviets?*, La Science et la Vie, 275, 1940, pp. 510-522.

lação alemã, poderá igualmente corresponder a essa mesma estratégia<sup>108</sup>. Em 1950, as autoridades ocupantes recensearam na Prússia Oriental um total de 164.000 alemães, a maioria dos quais conheceriam ainda expulsão para o território da República Democrática Alemã. Apesar das estatísticas oficiais suscitarem algumas dúvidas, a verdade é que a região foi esvaziada dos remanescentes da população alemã, ao mesmo tempo que se procurava apagar a memória do seu passado histórico de forma mais ou menos eficiente, arrasando ou desfigurando o que sobreviveu à guerra<sup>109</sup>. Desta forma, não é possível ignorar o contributo da Operação *Aníbal* para o final dramático de um relevante capítulo da história europeia, o do germanismo a leste do Oder. Drama não totalmente resolvido, ainda que alguns queiram ver na *Flucht und Vertreibung* apenas uma tragédia regional, ultrapassada no tempo e no espaço, a verdade é que os seus resultados, reduzindo a Alemanha a fronteiras parecidas com as que teve no século X, obrigam a reflectir profundamente na essência da unidade alemã e nas pesadas heranças, não resolvidas, do século XX europeu. A última frase da novela de Günter Grass não deixa de ser elucidativa e, talvez, premonitória: “*Isto nunca mais acaba*”<sup>110</sup>.

---

<sup>108</sup> Glantz, p. 93.

<sup>109</sup> Beevor, pp. 523-524; Kossert, p. 168. A expulsão das populações alemãs foi seguida pela destruição sistemática de monumentos e outros testemunhos da presença germânica, enquanto que na Alemanha do pós-guerra foram demolidos muitos edifícios recuperáveis, no intuito de alterar radicalmente os cenários urbanos da história recente: L. Krier, *Krier on Speer*, *Architectural Review*, 173, 1988, pp. 33-38.

<sup>110</sup> Grass, 2003, pp. 220.

# OS MEIOS DA ESTRATÉGIA E A MARINHA<sup>1</sup>

## UMA PERSPECTIVA CONTEMPORÂNEA

Comunicação apresentada pelo académico  
João Pires Neves, em 10 de Abril

*“A razão de ser da Armada na defesa do país deve estar sempre presente no espírito dos que detêm a governação.”*

Vice-almirante Botelho de Sousa (1940) (Revista da Armada)

*“Pessoal hábil e organização perfeita constituem os requisitos essenciais do valor de uma qualquer empresa. Se coexistirem, o êxito é certo; se faltar um deles, o êxito é duvidoso; se faltarem ambos, que Deus nos valha.”*

Vice-almirante Pereira Crespo (Lições de Organização do Ex-ISNG)

### 1. INTRODUÇÃO

Nesta Academia estamos habituados a ouvir falar dos meios da Estratégia e da Marinha quase e, sempre, numa lógica tradicional da sua própria História, subliminarmente de Política ou de Estratégia pura, tantas vezes de Segurança, de Segurança no Mar e de Poder e onde o poder dos Estados, o Poder marítimo e o Poder naval, como suas expressões, ganham foro de actores de primeiro plano ou grandeza.

No entanto, hoje não será este o caminho do autor, não que ele não seja importante, evidentemente que o é, por vezes, até mesmo determinante, mas porque nos parece igualmente adequado olhar os meios da estratégia e, neste caso, da estratégia naval – os navios e os marinheiros – segundo uma outra perspectiva, também ela, relevante, para a *“História da Marinha, dos Homens, da Doutrina e da Organização”*, e onde a sua utilização económica, eficiente e eficaz se torna no cerne da questão.

No fundo, a nossa proposta é a de relacionar os temas das intervenções usualmente aqui feitas, e que V.Exas tão bem conhecem e dominam, com a problemática da economia, da eficiência e da eficácia, desenvolver e aprofundar o tema proposto, segundo uma perspectiva de estratégia estrutural e genética e, até mesmo, de gestão e, porque não sublinhá-lo, numa premissa, singular e mais específica, de fortalecimento do próprio *“Potencial Estratégico da Marinha”*, tão ao jeito do cidadão preocupado e atento que sempre fomos e seremos.

---

<sup>1</sup> Comunicação tendo por fio condutor, principal, uma súmula das reflexões e ideias já disponibilizadas pelo autor em outros ensaios seus, constantes alguns da Bibliografia.

Nesse sentido, e reforçando a ideia de que a Estratégia é uma disciplina de meios, a problemática da organização e da sua estrutura de funcionamento não poderiam deixar de ser aqui igualmente tratadas. Já Katz afirmava que não haverá organização desvinculada do seu funcionamento e, muito menos, não há funcionamento sem pessoas, o tal recurso dos recursos, que, sendo estratégico, lhe dá direcção e conteúdo.

Mas falar de recursos e, também, de recursos humanos, numa época, como a actual, em que eles, cada vez mais, são escassos e tendem estes últimos a ser vistos, inclusivamente, não como um custo mas, pelo contrário, como um investimento, não é fácil e, no nosso entendimento, requer um conhecimento bastante apurado do contexto organizacional em que essa mesma gestão se insere e é realizada hoje em dia.

## 2. A METODOLOGIA

Ora, perante este quadro de complexidade, a metodologia mais adequada, e a que vimos recorrendo, será considerar as Forças Armadas (FA) e a Marinha como um sistema que, como qualquer organismo vivo<sup>2</sup>, foi criado para a prossecução de uma determinada finalidade e por isso incumbido de uma “Missão”.

Dispondo, naturalmente, de uma “Organização” e de uma estrutura que a serve, o seu funcionamento só será económico, eficiente e eficaz se lhe forem consignados e atribuídos, em tempo oportuno, os “Recursos” – humanos, materiais, financeiros - necessários e suficientes.

Mas esta relação, sendo uma relação sistémica complexa, não pode, igualmente, deixar de estar respaldada num adequado “Normativo” legal e mergulhada num, *sui-generis*, “Ambiente” circundante, e estratégico, com o qual, aliás, tem que saber interagir e relacionar-se.



Nestes termos, nada melhor do que iniciar esta comunicação observando o próprio panorama internacional e a evolução aí verificada desde o fim da *guerra-fria* e tentar analisar de forma simples e muito breve o modo como o País vem reagindo a tão profundas

<sup>2</sup> Moreira, Adriano. Teoria das Relações Internacionais. 3ª ed. Almedina. Coimbra. (1999). (P.270).

e substantivas mudanças, contextualizando, na medida do possível, o modo como as políticas públicas vêm respondendo aos desafios desencadeados.

### 3. O AMBIENTE ESTRATÉGICO, O PAÍS E AS POLÍTICAS PÚBLICAS

Foi assim que se constatou que o ambiente em que vivemos é, no presente, muito marcado por uma globalização competitiva, onde tudo tem a ver com tudo, em que a confrontação entre blocos militares se desvaneceu de certo modo e a natureza da ameaça e do conflito se modificou profundamente.

As próprias Organizações Internacionais e as Alianças de segurança e militares tentam também adaptar-se e evoluir.

“*Put muscle into peace-keeping*” foi o mote, assim como o tempo para um maior enraizamento do conceito de *multilateralismo*. Pensava-se, inclusivamente, que a ONU e os seus organismos dependentes poderiam constituir uma boa via para que essas mesmas ideias do multilateralismo, associado ao *liberalismo económico*, chegassem a todo o globo, quais bons missionários na procura de novas adesões.

Foi neste ambiente de grande euforia e de alguma distensão que o número das operações humanitárias e de paz aumentou significativamente. A *segurança colectiva* de par com a *segurança cooperativa* a ganhar terreno e relevância.

Inicia-se uma nova época em que a construção da segurança conhece outras vias. São as alianças e os acordos de cooperação a assumirem, então, um papel muito especial na definição das políticas de segurança e defesa dos países.

É a *Diplomacia preventiva*, quiçá *persuasiva*<sup>3</sup>, nas palavras do Embaixador Cutileiro, os *compromissos internacionais*<sup>4</sup>, a partilha dos custos e até de “recursos”, o *Pooling & Sharing* ou a *Smart Defense*, como soi, hoje, dizer-se. São os *interesses comuns*, a solidariedade, o prestígio e a credibilidade externa dos Estados a nortear objectivos importantes das respectivas políticas públicas.

É o *hard-power* militar a dar lugar ao *soft-power* económico e os Governos a atribuírem uma crescente importância à componente social da segurança dos cidadãos e a reduzirem concomitantemente as prioridades orçamentais das funções de soberania e de defesa, ou segurança externa.

É, por último, a *opinião pública*, que aparece muito mais sensibilizada para a resolução dos problemas do desenvolvimento e da satisfação das necessidades básicas das pessoas, em detrimento das questões de soberania e segurança.

No entanto, apesar do que precede, o que se constata é que a acção militar passou a constituir-se cada vez mais como coadjuvante e catalisadora das acções de política externa dos Estados, inclusivamente das pequenas potências, que aí viram uma janela de oportunidade para passarem a desempenhar, também elas, um novo e importante papel.

<sup>3</sup> Cutileiro, José. Embaixador. “*O Mundo dos outros*”. Crónica no Semanário Expresso, de 27.12.2003.

<sup>4</sup> Os “*compromissos internacionais*” não são compromissos que nos sejam impostos por terceiros, são igualmente nossos interesses – nacionais – só que assumidos em conjunto com outros.

Não obstante esta nova valorização do instrumento militar, há que sublinhar, *a-contrário*, a ocorrência de uma redução de forças e da sua dimensão. Foi a época dos *dividendos da paz*, do *fim da História* e do mote “*Menos forças melhores forças*”, o que, implicitamente, visava o redimensionamento da força militar e uma conseqüente redução de custos.

Portugal não foi excepção.

Foi o tempo da política dos 3 R – *Redimensionar*, *Reequipar* e *Reestruturar* – (1992/93) e o *grande desígnio* e desiderato político então estabelecido ia no sentido de que:

“As FA teriam que se redimensionar e adequar aos novos tempos, e isso exige, a par da sua dignificação, a sua modernização e reequipamento, mas também uma gestão judiciosa do todo sistémico que representam e, seguramente, mais económica, eficiente e eficaz”.

Daí a necessidade, concomitante, expressa logo em 1995, de se reorientar o esforço do redimensionamento que vinha sendo feito desde 1991 e proceder a uma reavaliação do próprio sistema de forças em vigor e, com isso, concretizar-se uma redução efectiva da dimensão das suas duas componentes estruturais – a componente operacional e a fixa – como hoje se designa esta última.

Mas, em 1999, já havia sinais de que a paz democrática não estava aí para durar, o que contrariava os desejos dos projectistas da nova paz.

Com o 11 de Setembro de 2001 confirmavam-se os sinais da mudança e os Estados, primeiros actores internacionais, constataram então que tinham perdido o monopólio da força e ficado mais vulneráveis, à mercê de uma qualquer rede de associação terrorista.

A segurança global conheceu, assim, novos desafios. A insegurança instalou-se nas pessoas, nas sociedades e nos Países e os valores e os princípios de toda uma civilização abanaram. O impensável aconteceu, afectando os seus modos de organização e vivência: uma *agressão assimétrica, desterritorializada e desmilitarizada*.

É o tempo da *Democratização da violência* a requerer, indubitavelmente, uma resposta multifacetada, mais solidária e colectiva. A *abordagem multidimensional*<sup>5</sup> ganhou, pois, impacto e relevância e determinou, concomitantemente, como necessário proceder-se ao aperfeiçoamento da articulação entre segurança interna e externa, o que envolveria uma combinação mais eficaz de meios civis com meios militares.

Os países não têm alternativa e são chamados, então, à partilha de responsabilidades, à constituição de alianças e de coligações *ad-hoc*.

Sublinhe-se que os desempenhos de cada um, em termos de segurança, passam a contar para a segurança do conjunto, para a segurança global. Note-se que, até, os Países mais pequenos e de menor poder efectivo, como o nosso, obrigam-se a cuidar de si próprios.

Obrigam-se, inclusivamente, a dispor de um sistema de forças próprio que lhes confira um mínimo de autonomia e credibilidade e, acima de tudo, lhes permita mostrar vontade para se defenderem e assumirem responsabilidades nas suas áreas de interesse estratégico específico.

<sup>5</sup> Gama, Jaime. Ao tempo Ministro dos Negócios Estrangeiros. “*As relações transatlânticas e os novos desafios da segurança*”. Lisboa. CCB 25.10.01.

Se se revelarem “distraídos”, o mais provável é que isso represente razão de insegurança para os seus aliados. E, nessas circunstâncias, não custa a prever que o *vazio de segurança* criado será, de imediato, preenchido por “outros”, na construção da sua própria segurança.

Uma vez mais, parece-nos claro, e por isso convém lembrar, a propósito, o que já aqui havíamos afirmado<sup>6</sup>, que aquilo que conta é o “*princípio da ocupação efectiva*”, não dos territórios portugueses em África, como aconteceu no passado, mas do enorme “espaço marítimo português” que, sendo nosso, “por direito”, é a nós que compete nele exercer, e “de facto”, o poder de autoridade, seja ele de soberania seja jurisdicional.

Nesse sentido, será responsabilidade nossa – portuguesa – ocupar com meios marítimos e navais, nossos, repita-se, nossos, o nosso mar e estaremos seguramente, se o fizermos, a salvaguardar e a bem defender os nossos interesses, mas também os interesses dos outros Estados-membros da União Europeia e da comunidade internacional, numa aplicação pura da lógica da *soberania de serviço*, tal como o Professor Adriano Moreira a entende e define<sup>7</sup>.

Acresce que os próprios conceitos tradicionais de segurança e defesa conheceram, também eles, neste mesmo período, o início de um processo de revisão e ajustamento. A *dissuasão* foi objecto de reflexão, mas não abandonada e a *protecção*, assim como a capacidade de *projectão de força* manter-se-ão igualmente como conceitos válidos da doutrina de defesa militar.



<sup>6</sup> Cf. Obra do autor “*A Soberania dos Estados e o Mar – A realidade portuguesa*”, Comunicação proferida na Academia de Marinha, em Lisboa, em 23/02/2010, publicada no Volume XX da Revista Estratégia, em Lisboa, em 2011 e um seu excerto na Revista de Marinha, de OUT/NOV de 2010.

<sup>7</sup> A *Soberania de serviço*, na lógica que o Prof. Doutor Adriano Moreira lhe confere, é a legitimidade ganha no bom serviço que é prestado à comunidade internacional e que se for bem desempenhado e por ela compreendido como de grande utilidade, poderá, no concerto das nações, e, no caso de Portugal, trazer, seguramente, enormes vantagens e mais-valias. Se, contrariamente, não houver serviço e muito menos serviço útil, perder-se-á a soberania e, no limite, até, o próprio Estado. Com efeito, os países, hoje, não se afirmam tanto em função do seu poder e do seu território, mas sim em função do serviço que prestam. Cf. “*Soberania de Serviço*”, JANUS, Lisboa, 1997 (P19).

#### 4. A MISSÃO DAS FA E DA MARINHA

Mas, em Portugal, a Missão das F A não deixa de ser frequentemente questionada, quando ela é, em tudo, uma missão constitucional e que se pode sistematizar em torno de três mais relevantes funções: *a militar*, *a diplomática* e a de *interesse público*.

Trata-se de uma caracterização funcional naturalmente concordante com o enunciado das incumbências das Forças Armadas e com a observância do seu propósito<sup>8,9</sup>.

Eventual comentário que envolva, pois, uma ideia de clandestinidade da Missão das FA, do fim a que se destinam, do seu grande propósito, revela, pois, ou, desconhecimento da lei fundamental da Nação, ou discordância do que nela se contém, em ambos os casos, a requerer aconselhamento pertinente ao seu autor.

Arredada a questão da clandestinidade, a insistência em questionar a existência das FA, não obstante o que antecede, assenta, por vezes, na ausência de ameaças.

Em prol se argumenta: não é verdade que se extinguiu a tal ameaça, dita “clássica” que resultava da luta ideológica e da contraposição entre blocos?

Este, pois, o argumento que colheu logo após o termo da *guerra-fria* e durante o período dos *dividendos da paz* e do *fim da história*, já aludidos.

Pouco tempo depois, porém, os indícios de que a ameaça não desaparecera já eram mais do que evidentes e, se dúvidas restassem quanto a isto e à natureza manifestamente diferente da ameaça actual – fluida, diluída, transnacional, “sem rosto” – elas ficaram por certo dissipadas com os ataques perpetrados em Nova York e Washington, em 11 de Setembro de 2001, mais tarde, em Londres e Madrid, e por tudo aquilo que tem sido a evolução da conjuntura internacional desde então para cá, como temos referido.

Uma conjuntura onde os riscos passaram a fazer paredes-meias com as ameaças e os Interesses incompatíveis continuaram e continuam a dar lugar à conflitualidade.

A razão de ser das FA não se cinge, assim, no plano militar, à eventualidade de eminência de uma agressão, ou existência de ameaças credíveis que se perfilam. A defesa nacional de que elas se constituem instrumento fundamental, concebe-se em obediência a uma política que tem carácter permanente, que se exerce em todo o tempo e em qualquer lugar.

É na implícita assumpção deste propósito que os diversos Governos estabeleceram nos seus Programas que as FA são o instrumento garante da defesa militar do País e, nesse sentido, confirmam como sua *missão principal* assegurar a sua defesa, a defesa de

<sup>8</sup> De acordo com o art. 275º da C.R.P. incumbe às F.A. a “*defesa militar da República e bem assim, nos termos da lei, a satisfação dos compromissos internacionais do Estado Português no âmbito militar e participar em missões humanitárias e de paz assumidas pelas organizações internacionais de que Portugal faça parte*”.

<sup>9</sup> Tendo em conta o art. 5º da “*Lei de Defesa Nacional*” (LDN), em vigor, aprovada pela Lei Orgânica nº 1-B/2009, de 20/07/2009 e publicada no D.R. 1ª Série nº 1138, da mesma data, a “*Política de Defesa Nacional visa assegurar permanentemente e com carácter nacional: a) A soberania do Estado, a independência nacional, a integridade do território...; b) A liberdade e a segurança das populações...; c) A liberdade de acção dos órgãos de soberania...; d) A manutenção ou o restabelecimento da paz...; e) O desenvolvimento das capacidades morais e materiais da comunidade nacional, de modo a que possa prevenir ou reagir pelos meios adequados a qualquer agressão ou ameaça externas*”.

um país que é soberano, livre e independente e que quer continuar a sê-lo, julgamos nós, pese embora, de momento, e de acordo com o Prof. Adriano Moreira, mais pareça um “*Protectorado*”<sup>10</sup>, ou, até, mesmo uma “*Curadoria*”, conforme nos observa Joaquim Aguiar, do que um País!

#### 4.1. ALGUNS “*MODISMOS*” E O SEU SIGNIFICADO

Mas a propósito da missão das F.A. importa sublinhar ainda dois outros aspectos mais que, no nosso ponto de vista, são da maior importância e que nem sempre são bem compreendidos.

O Primeiro, tem a ver com o *carácter expedicionário* de que as forças, hoje, se revestem, relacionado com o facto da defesa dos interesses do país se fazer longe do território nacional e das suas fronteiras imediatas e estritas de soberania.

O segundo, com a expressão “*novas missões*” das FA em apoio da paz e da gestão de crises que, vulgarmente, vem sendo utilizada quasi como que um *modismo* e que, numa perspectiva apenas de Marinha, quanto a nós<sup>11</sup>, nada de novo acrescentam à sua Missão, nada que a Marinha não fizesse já, ou não fossem elas missões típicas do poder naval. Aquilo que pode variar, e, por vezes, varia, é a intensidade e o interesse político que elas mesmas suscitam.

De facto, a projecção de força e o carácter expedicionário que lhe está subjacente é mesmo da sua própria essência, enquanto objecto do poder naval. Tanto assim que os seus objectivos tiveram sempre a ver com o *uso do mar* em proveito próprio e, neste sentido:

- i. Com a defesa da soberania e jurisdição marítima sobre os espaços de responsabilidade nacional;
- ii. Com a exploração económica dos seus recursos, a liberdade e a segurança das comunicações marítimas; e, ainda,
- iii. Com a utilização do mar e do navio como plataforma para influenciar os acontecimentos em terra, onde e quando necessário.

De facto, os quadros tradicionais de emprego do poder naval continuam, pois, a ser os mesmos de sempre: – *dissuadir* a ameaça, *projectar* força, *proteger* e *prevenir* a agressão.

**Para tanto, bastará ao País ter uma Marinha de Guerra oceânica e uma firme vontade de a utilizar.**

Se assim era no passado, mesmo hoje, e já depois do 11 SET, a alteração do ambiente estratégico em pouco, ou nada modificou a natureza das missões da Marinha, muito menos, os seus tipos de forças e meios e, até, de alguma maneira, o seu *modus-operandi*.

<sup>10</sup> Opinião emitida em entrevista concedida ao Jornalista A. J. Teixeira, responsável pelo Programa “*Portugal 2012*”, da SIC Notícias e transmitido na grelha, de 04/02/2012, pelas 23.00 Horas.

<sup>11</sup> Neves. Vice-almirante João M. L. Pires, “*O Processo de Mudança na Marinha*”. Revista da Armada. Lisboa. JAN 2009.

A Marinha tem, pois, um papel válido a preencher e a desempenhar, uma efectiva razão de ser e estar, pelo que, o mais importante é a preservação do cerne da sua actividade, o instrumento garante da sua finalidade, no fundo a – **presença naval** – que produz e assegura ao País 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Mais, a Marinha terá é que modernizar-se, não terá de alterar o carácter das missões clássicas do poder naval.

Acima de tudo, o *Sistema de Forças Naval* deverá, isso sim, ser equilibrado na sua organização e estrutura e dotado das capacidades que lhe permitam assegurar, em todo o tempo, o *mix* de força e credibilidade para executar as Missões que a Lei estabelece<sup>12</sup> e o poder político decide atribuir-lhe e que o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), ele próprio, na sua Directiva, de 2011<sup>13</sup> resumia, generalizando, ser “**Missão da Marinha: Contribuir para garantir o uso do mar**”.

## 5. A ORGANIZAÇÃO ESTRUTURADA E O SISTEMA DE FORÇAS NAVAL

Ora, dada, a importância que o Sistema de Forças Naval assume para a missão da Marinha e constituindo-se ele como a grande referência de toda a sua “Organização” e o seu elemento estruturante por excelência, a Marinha, não poderia deixar de responder ao desafio que politicamente havia sido colocado a todos os ramos e, proceder a uma reavaliação da **componente naval do sistema de forças nacional** (CNSFN), que vigorava transitivamente, desde 1991, e que mais não era do que uma listagem dos meios existentes, concebidos, edificados e levantados, na sua maioria, de acordo com o assim designado Programa Quintanilha<sup>14</sup>, no período 1961-1975, em resultado do conflito Africano e de aturados estudos realizados pelos então Contra-almirante Reboredo e Silva e CMG Pereira Crespo que aqui, lembramos e pessoalmente homenageamos.

Sublinhe-se que, politicamente, em 1996, não era apenas a redução do sistema de forças a estar em causa, mas **tudo estaria em causa**, “*tudo teria que ser repensado*” como ainda, hoje, o Ministro da Defesa Nacional vem afirmando<sup>15</sup>, já que se impunha conhecer, e bem, já nessa altura, não só a estrutura de força então existente, a sua dimensão e organização, mas também a forma como a despesa e a sustentação dos meios e das forças vinha sendo operada e conseguida.

Era mesmo primordial ter presente como os diversos planeamentos - o estratégico e o de forças, o logístico e o financeiro - se interligavam, ou seja, haveria que assegurar coerência com os orçamentos de funcionamento e de investimento dos próprios ramos.

---

<sup>12</sup> Lei Orgânica da Marinha (LOMAR), aprovada pelo D.L. 233/2009, de 15/09/2009 e publicado no D.R.1ª Série, da mesma data.

<sup>13</sup> *Directiva de Política Naval* (DPN), do ALM CEMA (Almirante Saldanha Lopes), de 2011. (P.2). <//www.marinha.pt/>.

<sup>14</sup> Pereira. CMG José A. R., “*Marinha Portuguesa – Nove Séculos de História*”, Comissão Cultural de Marinha. Lisboa. 2010. (P-512).

<sup>15</sup> Cf. Discurso proferido pelo Ministro da Defesa Nacional, no decurso de um almoço-debate, organizado pela “*Revista Segurança e Defesa*”, em Lisboa, em 01/02/2012. (P.1).

Precisava-se, inclusivamente, que a própria maior credibilidade, eficiência e eficácia das FA residiria num processo de planeamento rigoroso, que impunha aos ramos a necessidade de hierarquizar as suas prioridades em função de objectivos precisos e de programas de reequipamento claros, que atendessem à economia da despesa e, sobretudo, evitassem a rotura e a subdotação financeira do próprio sistema de forças nacional.

Na realidade, havia consciência que só este tipo de conhecimento integrado e melhor estruturado, permitiria afastar de um planeamento de forças que se quer coerente e bem sustentado numa lógica de programação multianual e de longo prazo, a redutora óptica financeira, em que o orçamento determina as opções e em que a edificação dos meios está dissociada da realidade estratégica, pondo em risco as finalidades, os objectivos e o próprio emprego da força militar.

Foi assim que a Marinha, logo nesse ano de 1996, tendo tudo isto presente, estudou profundamente o problema e apresentou, numa 1ª versão, um documento designado “**Contributos para o planeamento de forças da Marinha**” e, procedeu, ao reajustamento conforme da CNSFN, adequando-a melhor às novas-velhas Missões. Nele se indicavam, inclusivamente, as medidas necessárias à criação e geração dos meios navais, bem como, os planos estratégicos e genéticos correspondentes, os quais, seriam concretizados por toda uma janela de tempo alargada, até 2010 pp.

O então Almirante CEMA ajudou a bem contextualizar o assunto ao referir<sup>16</sup>, em 2001, em público, que “*este estudo dos Contributos, apresentado à tutela, tivera por finalidade principal habilitar os níveis de decisão adequados, com todos os elementos pertinentes, para que se conhecesse perfeitamente o problema e, se considerassem várias alternativas para promover a indispensável renovação da esquadra, incluindo, o reequipamento dos fuzileiros e dos mergulhadores, num prazo razoável. Uma Marinha não se improvisa e a sua modernização não se pode fazer sem um plano de longo prazo [...]*”.

É desta forma, ciente de que tudo estaria em causa, que a Marinha:

- **Concebe** quadros de actuação e emprego e, reiterando o recurso ao conceito do duplo-uso<sup>17</sup> dos meios, balanceia as missões tradicionais e essencialmente militares com as de apoio à política externa do Estado e de interesse público;
- **Define** objectivos internos de força e estabelece prioridades, programando a sua concretização face aos meios então existentes;

<sup>16</sup> Apresentação do ALM CEMA, ao tempo o ALM Vieira Matias, aos Cursos Superiores dos Ramos das Forças Armadas. Lisboa. Ex-IAEM. 16.07.01.

<sup>17</sup> A Marinha de “Duplo-Uso” visa na generalidade “concertar o desempenho da função de defesa militar e apoio à política externa, com o da função de segurança e autoridade do Estado. Este modelo, que se desenvolve na observância dos princípios da economia de meios e da potenciação de actuações, radica numa matriz partilhada de valências comuns que passam pela formação, organização, treino, material, infra-estruturas, doutrina, liderança e pessoal. Permite-se, assim, desenvolver uma actuação integrada e complementar, destinada a garantir uma judiciosa utilização dos recursos existentes e a criar sinergias de emprego, tirando partido da vocação marítima, da competência técnica e científica, da disciplina e do sentido de serviço que são apanágio da Marinha”. Cf. Cajarabille. Victor Lopo, Valm, “Seminário Uma Marinha de duplo-uso”, R. da Armada nº 407, ABR 2007 (P. 8).

- **Calcula** custos, identifica racionais para investimento e funcionamento e considera necessitar de mais dinheiro e como meta a atingir uma distribuição mais equilibrada de recursos financeiros pelas três rubricas orçamentais - [50% (P), 25% (O+M) e 25% (I)]<sup>18</sup>;
- **Assume** a redução significativa dos meios da componente naval do SFN e perspectivando em conformidade a reestruturação da sua componente fixa, recorre a processos de extinção (de Estações Rádio Navais), de reordenamento (do Parque Escolar) e de concentração de infra-estruturas e departamentos de serviço (de Pessoal e Saúde), hoje todos eles concluídos e concretizados;
- **Abandona** a conscrição e perspectiva uma redução da sua malha de força, a qual, entre 1995 e 2011, atingiu valores superiores a 5000 efectivos, cerca de 1/3 do total<sup>19</sup>, o que é notável.

Dito isto, referíamos ainda, em jeito de comentário, que o *sistema de forças naval minimalista*<sup>20</sup> assim, concebido, apresenta, no entanto, algumas vulnerabilidades, mais quantitativas do que qualitativas, as quais, tenderão naturalmente a agravar-se se o sistema não for edificado nos prazos previstos.

A situação tenderá mesmo a piorar, se por falta de manutenção, os meios existentes, entretanto, colapsarem.

Na verdade, a Marinha tem bem presente qual é o seu patamar de meios mínimos. Sabe perfeitamente o nível abaixo do qual não poderá descer sem comprometer, e de forma muito significativa, as capacidades tidas por essenciais à manutenção de uma Marinha de Guerra e, em particular, de uma Marinha de Guerra Oceânica, com responsabilidades que a geografia de Portugal no século XXI não atenua, e que a memória da sua história se encarrega de manter vivas.

Feita esta pequena observação, retomaria que a Marinha não se ficou por aqui, pela reavaliação da CNSFN. Consciente de que gerir bem é gerir com “*economia, eficiência e eficácia*” (3 E), o ramo desenvolveu vários outros estudos internos, sectoriais e complementares<sup>21</sup>, tendo-se concluído que a Marinha não se poderia restringir à reorganização que a sua Lei orgânica (LOMAR) proporcionara. Teria que ir mais longe e concentrar o esforço de mudança na melhoria também da eficiência e da eficácia do próprio processo de gestão, em particular, das suas disciplinas “Direcção e Planeamento, Controlo e Coordenação”.

<sup>18</sup> Entenda-se: “P” de Pessoal; “O” de Operação, “M” de Manutenção e “I” de Investimento.

<sup>19</sup> Fonte: O EMA, em 08/07/2011, em Briefing aos Ex-VCEMA, arrolou como segue os dados referentes, a 30/05 do mesmo ano: Militares (na Marinha, - QP/RC/RES, na efectividade de serviço) 9408; Civis: 1460; Militarizados: 484; Polícia Marítima: 531, o que perfaz um TOTAL de 11883.

<sup>20</sup> Este sistema de forças naval, minimalista, constitui, ele próprio, a designada “Componente Naval do Sistema de Forças Nacional (CNSFN), entretanto, legalmente aprovado e definido em JAN 1998 e conhecido por SFN 97, o qual, mais tarde, em 2004, viria a ter a sua componente operacional ligeira e quantitativamente reduzida, passando, desde então, a ser conhecido por SFN 04 - (COP), ainda hoje em vigor.

<sup>21</sup> Cf. “Relatório do Grupo de Trabalho para a Reorganização da Marinha” (GT-ROMA), de 27.03.1997.

Neste sentido a Marinha decidiu actuar em três níveis distintos:

- Ao “*nível do modelo de gestão*”, dever-se-ia:

- Definir estratégias e desenvolver visões alinhadas com as políticas e com as orientações superiores;
- Descentralizar decisões e responsabilidades, reforçando a coordenação e a avaliação dos efeitos no sistema objecto;
- Aumentar a circulação da informação, a comunicação interna e proceder a melhor estruturação do conhecimento e do saber.

- Ao “*nível do modo organizativo*”, haveria que:

- Agilizar e flexibilizar, intensificar e diversificar redes e relações;
- Inovar processos de trabalho e enriquecer os papéis individuais e de grupo;
- Intensificar e dinamizar o trabalho em grupo e o funcionamento matricial da organização.

- Ao “*nível do desenvolvimento de novos valores*”, o importante seria:

- Compreender a relevância e a complementaridade dos papéis, assim como a centralidade da qualificação e das próprias competências individuais; e
- Considerar a cooperação e o diálogo como vias privilegiadas de gestão.

Foi assim que a Marinha, depois de um aturado e perseverante esforço interno, conseguiu refinar, sobremaneira, o seu conhecimento e saber, as suas orientações de política<sup>22</sup> e estratégia, e em consequência idealizar, em 2005, e um pouco à imagem e semelhança da assim designada “Documentação Estruturante da Defesa Nacional e das Forças Armadas”<sup>23</sup>, a sua própria “**Documentação Estruturante da Estratégia naval**”<sup>24</sup> (DEEN).

De qualquer modo, importa realçar, porque é relevante, que foi o estudo dos “Contributos” a que vimos aludindo, e hoje parte integrante da “Publicação Administrativa da Armada” (PAA32), que, pela primeira vez, nos trouxe uma visão integrada e devidamente

<sup>22</sup> O termo “política” aqui usado é no sentido anglo-saxónico de policy – linha de acção – e não de politics – orientação governativa.

<sup>23</sup> “Nenhum Sistema de Forças Nacionais (SFN), nenhum Dispositivo, assumirá credibilidade se desgarrado das Missões das F.A. (MIFA), do Conceito Estratégico Militar (CEM) e do Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN). Este é um conjunto para o qual se requer rigorosa coerência, Trata-se de um conjunto de Documentos Estruturante da Defesa Nacional e das Forças Armadas, determinantes do chamado planeamento estratégico de Defesa Nacional e do planeamento de Forças que a Directiva Ministerial de Defesa Militar (DMDM) vem regulando desde 1993 e com maior rigor e precisão desde 1996”. Cf. Obra do autor “As Forças Armadas e a Defesa Nacional”. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2007. (P.35).

<sup>24</sup> De acordo com a Directiva, do ALM CEMA, nº 03/05 (ALM Vidal Abreu), com a redacção que lhe foi dada pela alteração, de 31.01.07, o modelo de planeamento adoptado pela Marinha compreende como principais documentos estruturantes da sua Estratégia: a “Directiva de Política Naval” (e as Directivas Sectoriais)”, o “Conceito Estratégico Naval, as “Missões Sectoriais” e os “Paradigmas de Planeamento - Genético, Estrutural e Operacional”.

contextualizada da Marinha, das suas responsabilidades e objectivos. Foi ele que permitiu constatar que o tipo de ligação sectorial que a Marinha estabelecera era característico de um processo de planeamento estratégico puro, pois conseguira racionalizar em necessidades estratégicas, a objectivação das forças, ligando-as com as missões, com o sistema de forças e com o dispositivo.

De facto, a Marinha, neste seu percurso, foi mesmo mais longe e interligou, adequadamente, o planeamento estratégico e o de forças com os demais planeamentos, o logístico e o financeiro, acima de tudo com o orçamento de funcionamento e o de investimento, apresentando, em decorrência, prioridades realistas, hierarquizadas, em função de objectivos precisos e de programas de reequipamento que atendem à economia da despesa e, uma vez executados, e em tempo oportuno, evitam processos de rotura e subdotação financeira do próprio Sistema de Forças Naval, como é bom de ver.

Mas, convenhamos, que o sistema de forças naval, sendo o instrumento por excelência do cumprimento da missão da Marinha é, também, a *referência primeira* das suas **necessidades** em efectivos e, concomitantemente, dos seus quadros de pessoal, assim como das suas estruturas de concepção e agregado.

Na realidade, são estes **quadros**, o seu preenchimento e gestão de fluxo que determinam o efectivo a disponibilizar e a atribuir ao sistema de forças e a ambas as suas componentes, a operacional e a fixa.

No entanto, há ainda uma *segunda referência* de necessidades a que os ramos não poderão, igualmente, deixar de atender e que é determinada pelo conjunto de cargos que, com carácter permanente, se obrigam a preencher no seu exterior, ou seja, em outras estruturas organizativas das Forças Armadas (EMGFA) e até, mesmo, fora das Forças Armadas (caso do MDN).

Ora, nestas circunstâncias, não será, pois, nada despicienda a relação de harmonia e justo equilíbrio que deverá coexistir entre ambos os racionais de necessidades, sob pena de se prejudicar a boa base organizativa de um, por influência disfuncional e nefasta do outro.

Uma coisa é certa, descontrolados que sejam o crescimento ou a redução de qualquer das matrizes de necessidades, surgirão pressões de preenchimento e de esvaziamento de efectivos, de todo indesejáveis, porque desajustadas da realidade dos quadros e das suas estruturas de equilíbrio e desenvolvimento, acarretando, a prazo, o bloqueio dos seus fluxos, com tudo o que de inconveniente isso representa nas expectativas de carreira dos militares neles agregados.

Mas que **estrutura organizativa** é esta de que vimos falando?

Todos temos presente que, durante muitos anos, as Forças Armadas dispuseram de uma relativamente grande autonomia dentro da estrutura do Estado.

Era esta a situação que se vivia em 1974!

Pouco tempo depois, a iniciativa legislativa foi no sentido de atribuir aos chefes do estado-maior (CEM) a “administração superior” do Ramo<sup>25</sup>, transferido-lhes as anteriores competências ministeriais em matéria legislativa, administrativa e financeira. Apesar de ter sido esta a solução adoptada houve quem pretendesse, logo nessa oportunidade,

---

<sup>25</sup> No caso da Marinha foi o D.L. 464/74, de 18 de Setembro.

colocar os CEM na dependência completa do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA).

No caso da Marinha, visualizava-se mesmo, circunscrever o ramo à Armada, fazendo transitar a sua vertente não militar (de fomento marítimo), para outros departamentos do Estado. Este modelo, porém, não vingou inteiramente, e bem, graças à acção, clarividente do então Comandante Alfredo de Oliveira que aqui, hoje, gostaria, com estima, de igualmente recordar.

Havia mesmo quem receasse uma excessiva centralização de “poder militar” num único homem, o CEMGFA, ficando o Ministro da Defesa Nacional (MDN) quase limitado, nas suas funções, a um mero papel de ligação entre o sector militar e o Governo.

A solução de continuidade encontrada e a evolução subsequente estabeleceram um regime de transição para a plena integração das FA na estrutura do Estado, o qual perdurou até 1982, ano em que foi promulgada a Lei da Defesa Nacional e das FA (LDNFA) e que se manteve em vigor até meados de 2009.

Desde então, a inserção das FA na administração directa do Estado tem constituído preocupação de todo o legislador e é assim que o Ministério da Defesa vem assumindo um maior número de competências administrativo-logísticas ficando os ramos mais circunscritos ao exercício do comando operacional das forças e unidades militares.

No entanto, hoje, já não é bem assim, porquanto, desde meados de 2009, o CEMGFA, salvo algumas poucas excepções, respeitantes, praticamente, e só, às Missões particulares dos ramos, passou, ele próprio, mesmo em tempo de paz, note-se, a ser o responsável directo pelo Comando Operacional das forças e dos meios da Componente Operacional do SFN<sup>26</sup>.

De facto, tem sido este o mote do conjunto de **medidas legislativas e normas** que, ao longo do tempo, têm vindo a ser estabelecidas para as FA. Tanto assim é, que a própria LOBOFA, surgida, pela 1ª vez, em 1991, numa época em que se pretendia levar por diante a designada política dos 3 R, estabeleceu logo aí os princípios básicos a que a reorganização das FA deveria atender e que, fundamentalmente, colocavam o acento tónico no primado da *racionalização, eficiência e eficácia*.

Isto tudo os ramos tiveram que tomar em linha de conta, quando, em 1992/93, conceberam e desenharam as suas próprias estruturas orgânicas que ainda hoje em grande parte vigoram, pese embora algumas modificações que, entretanto, foram sendo decididas e operacionalizadas e um, ou outro “modismo” mais que, concomitantemente, houve que saber bem interpretar, dimensionar e compreender.

---

<sup>26</sup> Conforme o art. 3º da nova LDN, de 07/07/2009, o CEMGFA, como comandante operacional das FA, é o responsável pelo emprego de todas as forças e meios da Componente Operacional do Sistema de Forças, para cumprimento das missões, nos planos externo e interno, e isto sem prejuízo daquelas outras missões que, sendo (i) missões particulares aprovadas, ou (ii) missões reguladas por legislação própria, ou ainda (iii) missões de natureza operacional atribuídas, continuam a ser da responsabilidade, no nosso caso, do ALM CEMA. E isto quer dizer que o CEMGFA, sempre que em causa esteja o exercício do Comando Operacional, tem autoridade hierárquica sobre os comandos operacionais dos ramos e exerce o Comando Operacional das forças conjuntas e forças nacionais que se constituam na sua dependência, tendo como subordinados directos, para este efeito, os comandantes daqueles comandos e forças, ou seja, no caso da Marinha, o COMNAV (Comandante de componente naval) depende dele e, nestes termos, directamente.

### 5.1. UM OUTRO “MODISMO” MAIS E O SEU SIGNIFICADO

Referimo-nos em concreto ao período em que foi usual falar-se da “Revolução nos Assuntos Militares” (RAM) e da “Transformação nas FA” como quasi palavras mágicas, autênticas panaceias do tipo que tudo resolveriam no que respeitasse aos processos de racionalização das F.A. que esses, sim, haveria que prosseguir e realizar com grande determinação, método e rigor.

De facto, falava-se muito em “Transformação nas FA” e, acto contínuo, ao estilo puramente maniqueísta, questionavam-se<sup>27</sup>, inclusivamente, os ramos, os outros ramos, sobre as suas ideias, projectos e, ou programas gizados com vista a uma sua operacionalização e concretização efectiva.

Acresce que, a par deste termo “Transformação” que era utilizado, igualmente se ouvia (e ouve ainda) falar em “Reestruturação”, em “Racionalização”, em “Adaptação”, em “Modernização” das FA.

E tantas vezes, sem cuidar de conhecer o seu próprio significado, ou, até mesmo, o que isso possa representar em termos de organização pura e, ou de eventuais processos concretos de mudança da dita “coisa” militar a conceber e materializar.

Mas será que todos estes termos quererão significar uma mesma coisa? Vejamos<sup>28</sup>.

De acordo com o dicionário, fácil será inferir que apesar da palavra “nova (forma nova)” constituir aí o denominador comum do significado desses mesmos termos, as pequenas diferenças que também se detectam e encontram, pouca, ou nenhuma importância terão numa lógica, apenas, diríamos, literal do termo e do seu significado.

Mas, em termos militares já não será bem assim. De facto, autores<sup>29</sup> há, que nós acompanhamos, que consideram que o termo “Adaptação” tem a ver apenas, e só, com o “reajustamento” dos meios a missões que, em substância, em nada se alteraram; enquanto a palavra “Modernização” subentenderá já uma certa e determinada “melhoria” de meios, num cenário em que as missões, apesar de tudo, se mantêm, igualmente, inalteráveis.

Quanto ao vocábulo “Transformação”, porém, o entendimento mais comum vai mesmo no sentido da existência de uma “mudança bem mais radical” e profunda.

Na sua génese estará implícita a tal “forma nova” do significado literal da palavra, de que acima falávamos. Mas isso, segundo António Telo<sup>30</sup>, quererá dizer antes uma “forma nova de fazer a guerra”, muito marcada pela “Revolução nos Assuntos Militares” (RAM) e pela “Era da informação e do conhecimento” e, também, pela tecnologia e os avanços

<sup>27</sup> Recordo um programa “Prós e Contras”, da grelha da RTP1, de NOV 2006, onde a respectiva responsável e moderadora Dr.<sup>a</sup> Fátima Campos Ferreira, depois de ter ouvido o “representante” de um ramo das FA, o General Loureiro dos Santos, falar da sua “Transformação”, dava de imediato voz a esta mesma questão, colocando-a, exactamente, nestes precisos termos maniqueísta, por sinal à Marinha, que no painel se encontrava “representada”, digamos assim, pelo ALM Vieira Matias, na sua qualidade de ex-CEMA, que o foi no período 1997-2002.

<sup>28</sup> Cf. Ob. Cit. (11), onde está disponível um maior desenvolvimento da temática em apreço.

<sup>29</sup> Covarrubias. Jaime. Dr. “Os Três Pilares de uma Transformação Militar”. “Military Review”, de Nov-Dez 2007.

<sup>30</sup> Telo. António José. Professor Doutor “A Transformação das Forças Armadas”. “Segurança e Defesa, nº 3”, de Mai-Jul 2007.

aí verificados, por novos meios, sistemas de armas e equipamentos, por menos militares profissionais e, ainda, por um tempo de inovação e por uma cultura de pro-actividade que não deixarão, por certo, de influenciar o ser e o estar da “coisa militar”. O grande objectivo será assim pôr tudo em causa, reequacionar tudo: missões, orgânica, instrução, doutrina, equipamento e tecnologia, bem como, o pugnar por uma maior flexibilização de estruturas e organizações, em simultâneo com uma mais conseguida agilização de processos e uma mais necessária e fluida relação interdepartamental.

Do nosso ponto de vista, este entendimento requer mesmo a necessidade de um envolvimento político bem mais próximo e presente, do que em qualquer das outras modalidades referidas – de “adaptação” e, ou “modernização” – e, onde o envolvimento técnico e militar seria (e será) condição bastante e suficiente do seu desenvolvimento e concretização.

Feito este pequeno enquadramento de contexto e semântica encontrar-nos-emos melhor posicionados para olhar, agora e, a título meramente ilustrativo, o próprio processo de mudança na Marinha, o qual, no nosso entendimento, e nas suas diversas **vertentes** de “adaptação”, “modernização” e “transformação”, vem sendo desenvolvido praticamente desde 1976/77 e de uma forma quase que constante e ininterrupta, como não poderia deixar de ser.

Na realidade, poderemos situar nessa época o início do último processo de mudança na Marinha, o qual, como todo e qualquer processo de mudança nas F.A., não poderá, por nunca, deixar de atender ao “Meio” onde se actua, aos “Meios” que se operam e à “Tecnologia” que se utiliza.

Mas não só!

A Marinha, igualmente, terá que atender à “Finalidade” que prossegue, ao tipo de “Missão” que cumpre, à “Organização” que preenche e, bem assim, ao “desempenho operacional” que, no seu caso, mais não é do que o serviço, o tal *bem público* que proporciona ao país 24H por dia, 365 dias por ano.

Como costumamos dizer<sup>31</sup> a Marinha (e os ramos) confrontam-se diariamente com a sua natureza e a própria essência da sua razão de ser.

Dito isto, começaríamos a nossa observação pelo período que se considera de “**Adaptação**”, o qual, do nosso ponto de vista, teve o seu início por volta de 1977 com o “ajustamento da estrutura” de força da Marinha a um tempo e espaço outros, de vivência e intervenção, terminado que fora o conflito africano e o tempo das longas estações dos navios em África.

Como exemplos caracterizadores deste período referiria apenas dois: um, relativo aos “Navios” e um outro respeitante aos Fuzileiros.

O primeiro tem a ver, em especial, com as Fragatas da classe *J. Belo* e as Corvetas que, de alguma maneira, actuavam, independentemente, em África e que, por isso, mais do que quaisquer outros meios navais, foram objecto de processos de ajustamento das respectivas organizações internas de bordo (e detalhes) e sujeitos a períodos de treino

<sup>31</sup> Neves, João M. L. Pires. Vice-almirante “*As Forças Armadas e a Defesa Nacional*”. “Edições Culturais da Marinha”. 2007. (P-105).

específico, de forma a poderem passar a operar integrados em Forças Navais Operacionais. A “Força Naval Operacional Permanente”, a FORNAVOP, assim conhecida, e o trabalho por ela desenvolvido nessa época foi, no nosso entendimento, um muito bom exemplo do que se fez nesta matéria.

O segundo exemplo diz respeito à reconversão dos “Fuzileiros” que deixaram de se organizar em unidades de fuzileiros autónomas – Destacamentos ou Companhias - para passarem a ser integrados numa estrutura mais tradicional e permanente, embora ligeira, de Corpo de Fuzileiros com os seus órgãos próprios de Comando e Estado-Maior, as suas unidades de manobra e de apoio de combate e serviços.

Quanto ao período que se apelida de “**Modernização**” coincidiu ele com a entrada ao serviço, em 1990/91, de “novos meios navais”, os quais marcaram, em muito, o exercício de desenvolvimento organizacional que, em consequência, houve necessidade de conceber, ajustar e concretizar.



De facto, a aquisição das Fragatas da Classe Vasco da Gama e a introdução dos helicópteros navais como seu elemento orgânico determinaram ajustamentos orgânicos substantivamente mais coerentes e uma maior racionalização de estruturas e meios de apoio. Em decorrência, houve mesmo que adequar aos novos requisitos os sistemas logísticos de pessoal e material e os respectivos processos de gestão.

Reformulou-se, então, toda a orgânica dos serviços de bordo, respectivas estruturas de guarnição e detalhes e acautelaram-se novos padrões de formação académica, técnica e profissional que as novas tecnologias embarcadas e algumas das novas classes de oficiais, sargentos e praças, entretanto criadas, obviamente, e como sempre, determinaram e impuseram.

... /// ...

Mas não esqueçamos que todo este período, desde 1991/92, pese embora tenha sido muito marcado por uma vontade política de modernização das FA e por uma noção de que “*Portugal teria que fazer um investimento que outros já fizeram há muito*”, também o foi por uma lógica concomitante, de “*menos forças melhores forças*”, de “*redimensionamento militar*” e de “*redução de custos*”.

E foi, nestas circunstâncias, que a Marinha, ciente de que a improvisação não seria lema, reflectiu profundamente sobre o assunto e, através do já referido estudo dos “Contributos para o planeamento de Forças da Marinha”, assumiu, logo em 1996, e deliberadamente, o desiderato político então estabelecido de que era imperioso racionalizar a força em torno de uma base financeira de alguma credibilidade, compatibilizando as missões, o sistema de forças e os efectivos de pessoal, com as necessidades e os recursos financeiros do País.

A Marinha neste seu processo de reflexão foi mesmo mais longe e, quanto a nós, numa lógica típica de “*Revolution of business affairs*” (RBA), e bem, refinou, como já referido, os seus estudos, o seu conhecimento estruturado e saber, as suas orientações internas de política e estratégia e, em consequência, idealizou a sua própria “Documentação Estruturante da Estratégia Naval” (DEEN).

Será, pois, todo este conjunto de documentos de rigorosa e substancial coerência que, a par com toda uma outra e nova metodologia de trabalho, permitiram à Marinha iniciar e prosseguir, então, a sua verdadeira “**Transformação**” e passar, quanto a nós, com critério, lógica e harmonia, da política e dos fins, à estratégia e aos meios; da grande estratégia à estratégia genética, estrutural e operacional; do desenho e concepção dos meios à sua organização, sustentação e emprego.

De qualquer forma o resultado de todo este exercício de reestruturação organizativa é sobejamente conhecido e está reflectido, em grande parte, na Lei Orgânica da Marinha (LOMAR)<sup>32</sup> e demais “Regulamentos internos” e “Livros de lotação” que a jusante a complementam, detalham e especificam.

Por isso, não ocuparemos muito mais tempo com esta temática, apenas acrescentaríamos que o CEMA, em vista de uma maior eficiência e eficácia do próprio processo de gestão do ramo, optou ainda por reduzir e simplificar a sua própria amplitude administrativa, transferindo e centralizando numa única entidade e, num segundo nível da hierarquia - o Comandante Naval, a incumbência para assegurar a condução das operações navais na sua área de responsabilidade, transformando o Comando Naval no principal Comando operacional da Marinha.

No entanto, na actualidade, e como já antes referido, de acordo com a nova LDN, o CEMGFA é o Comandante Operacional das FA e, nesse sentido, é ele o responsável pelo emprego de todas as forças e meios da Componente Operacional do Sistema de Forças Nacional, com autoridade hierárquica sobre os comandos operacionais dos ramos e das forças conjuntas e forças nacionais que se constituam na sua dependência, tendo como subordinados directos, para este efeito, os comandantes daqueles comandos e forças, ou seja, e esse o ponto a sublinhar, o nosso COMNAV dependerá dele e, nestes termos, directamente.

Feito este outro pequeno parêntesis de precisão quanto ao contexto actual diríamos que, o CEMA, em conjugação com aquela sua opção inicial de centralizar no COMNAV as responsabilidades operacionais da Marinha, os antigos Comandos Navais dos Açores e da Madeira foram igual e concomitantemente reduzidos em escalão e transformados

<sup>32</sup> Primeiro, o D.L. 49/93, de 26 Fevereiro, e, depois, o D.L. nº 233/2009, de 15 de Setembro.

em Comandos de Zonas Marítimas, os quais, por seu turno, conjuntamente com as três zonas marítimas do continente (norte, centro e sul, já existentes), mais o Corpo de Fuzileiros, as forças e as unidades operacionais da Armada, passaram a ficar, assim, hierarquicamente subordinados à pessoa do Comandante Naval. Esta solução organizativa conduziu a uma maior agilização de estruturas e à criação de “Comandos Administrativos”, entidades a quem hoje incumbe o aprontamento, o adestramento e o treino das unidades navais e dos helicópteros, assim como o seu apoio logístico e administrativo.

... /// ...

Mas as mudanças não se ficaram por aqui, circunscritas apenas à vertente operacional da Marinha. Atingiram também as estruturas organizativas das áreas funcionais e dos Órgãos Centrais de Administração e Direcção (OCAD), onde, em vista de uma maior racionalização funcional e orgânica se desenvolveram diversos processos de fusão e de eliminação de direcções de serviços e de concentração de outros tantos.

Mais tarde, em 2002, na área do exercício da autoridade marítima<sup>33</sup>, foi inclusivamente definido um novo sistema e conceito organizativo, onde as capitánias, os departamentos e a direcção-geral da autoridade marítima se situam numa mesma estrutura de linha, directamente dependente do ALM CEMA que, para o efeito e por inerência, assumiu o papel de Autoridade Marítima Nacional na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional. Uma tal solução permitiu, com vantagem evidente, que os comandantes de zona marítima acumulassem as funções de chefes de departamento marítimos e que as unidades navais exercessem uma fiscalização no mar em sequência e continuidade daquela outra que, no âmbito das capitánias dos portos, é realizada em terra, ou até mesmo em águas ribeirinhas e de interior.

... /// ...

De qualquer modo e, fechando este ponto 5. da estrutura organizativa da Marinha, diríamos que qualquer processo de mudança exigirá, sempre, visão e coragem, indubitavelmente, determinação, mas, igualmente, conhecimento das organizações alvo, das suas pessoas e culturas, do que são e do que fazem, como fazem e porque fazem.

As racionalizações não se podem constituir num fim em si mesmas, como às vezes parece perceber-se de alguns dos discursos que, aqui e ali, se vão ouvindo. A racionalização será sempre um meio para se atingir esse fim.

Nesse sentido, o conhecimento do seu propósito – em vista de quê se muda e reestrutura – é sempre aspecto de primordial importância que importa definir e enunciar, previamente, com clareza e objectividade e isso, quase sempre, é esquecido.

---

<sup>33</sup> “Autoridade marítima”, segundo o DL nº43/2002, de 02MAR, é o poder público que se exerce nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registos marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

Só assim, com o conhecimento do “estado final” a atingir, é que se pode estudar, devidamente, o problema, analisá-lo, com profundidade e rigor, na sua complexidade, nas suas vertentes de “organização” e “funcionamento” e chegar a soluções de razoabilidade, passíveis de serem testadas e seleccionadas à luz do mérito e consistência com que reagem, inclusivamente, a critérios e parâmetros, igualmente, estabelecidos e considerados previamente.

É que ninguém muda por mudar e muito menos para que tudo fique na mesma, ou pior.

## 6. OS RECURSOS (HUMANOS)

Tem sido, assim, neste ambiente de condicionantes múltiplas e de crescente complexidade, que as FA, em geral, e a Marinha, em particular, tem sabido organizar-se e funcionar, naturalmente melhor e em novos moldes, numa época de mudança e adaptação algo acelerada, onde o “pessoal”, melhor dizendo, os recursos humanos, vêm indicando no presente algumas dificuldades e carências.

Este, um aspecto importante, porque em qualquer época será sempre o Homem, os seus conhecimentos e saber, que constituirão o recurso dos recursos, o tal recurso estratégico que põe esta imensa máquina, que é a Marinha, em funcionamento.

Na realidade, não são só as pessoas e o seu poder funcional, mas também a eficiência do seu desempenho e atitude que permitem às organizações e à Marinha prosseguirem, com eficácia, as suas próprias atribuições e finalidades, no fundo servir, e bem, no nosso caso, diariamente, os interesses de Portugal no mar.

Conseguir este desiderato não é, todavia, tarefa fácil, pois há que constantemente atender às necessidades, interesses e objectivos da organização, mas também do próprio indivíduo, seja ele militar e marinheiro, civil ou militarizado.

Simplificando, diria que os problemas que, na actualidade, se colocam a esta mesma função resultam, sobremaneira, da evolução da componente sócio-cultural das pessoas que, com um maior nível de educação, são hoje mais exigentes e expectantes, querem mais e melhor, acima de tudo, uma carreira gratificante, motivadora e desenvolvimentista.

O problema da carreira é, sem dúvida, um problema complexo.

Daí a necessidade de bem se perceber e compreender o ambiente e o contexto ocupacional em que as pessoas têm de actuar e cuja caracterização, no nosso entendimento, são influenciadores determinantes de toda e qualquer organização e carreira de pessoal e que, por isso, nenhum gestor, nenhum decisor, político ou militar, poderá, na actualidade, deixar de considerar, por menos importante ou despreciando que possa ser para alguns.

É realmente a “oferta” de carreira que pode minimizar as carências de pessoal e as dificuldades a que, anteriormente, aludimos. Oferta de carreira que tem a ver com a forma como a Marinha atrai quem a procura, como fideliza e retém os que selecciona e recruta, como os desenvolve e transforma e, acima de tudo, como valoriza o seu pessoal, seja ele militar, militarizado, ou civil.

Mas a carreira o que é, perguntar-se-á?

Não será seguramente, e só, um conjunto hierarquizado de postos, desenvolvida por categorias e que se concretiza em quadros especiais. A carreira será, e é, igualmente, a possibilidade de aceder aos postos imediatos, dentro da respectiva categoria, segundo as suas aptidões, competência profissional, tempo de serviço e vagas existentes.

**Carreira é espaço e plataforma de exercício de capacidades e factor de motivação.**

Acima de tudo, e é como nós a entendemos, carreira é mais do que isso.

Neste contexto, carreira, tem a ver com tudo aquilo a que temos vindo a aludir e, seguramente, tem a ver com:

As necessidades organizacionais e com o preenchimento dos cargos, com as necessidades do indivíduo e a satisfação das suas próprias expectativas; sem dúvida, também, com os quadros de pessoal, sua estrutura e gestão; assim como, com outros aspectos tão ou mais importantes, como sejam as questões da formação e da competência, da motivação e do desempenho.



Todas estas questões são realmente factores essenciais do processo de modernização e reformulação que a Marinha, em boa hora, encetou, mais a mais, quando, no seio de uma sociedade da informação emergente e do conhecimento, como a actual, a atitude mais sensata e, até, sábia é agir e antecipar, em lugar de reagir e protelar.

A Marinha terá, então, de saber apostar, decididamente, na valorização do seu elemento humano, na sua adequada qualificação e saber.

A proficiência do desempenho e a eficácia com que as missões têm que ser cumpridas obriga os militares, em geral, e os marinheiros, que mais nos interessam, em particular, a aliarem às competências profissionais uma vasta e profunda cultura humanística, científica e técnica que os habilitem a melhor compreender o mundo circundante, as ideias e os novos conceitos, influenciadores determinantes, que são, da mudança e da adequação conforme das carreiras profissionais.

É por isto que a Marinha, nas palavras do Almirante Pereira Crespo, se pretende ser uma *Organização cumprida*<sup>34</sup> e continuar, deste modo, a oferecer uma carreira digna e motivadora, não poderá deixar de abordar toda esta problemática dos recursos humanos de uma forma como esta, abrangente e integrada.

De facto, todas as partes em que o sistema, que é complexo, se divide são, como vimos, inter-relacionáveis e, por conseguinte, só um seu *mix* adequado poderá redundar na tal carreira de excelência que todos ambicionam, exactamente, por ser desenvolvimentista e satisficente do indivíduo e da própria organização que serve.

## 6.1. A MOTIVAÇÃO

A motivação do pessoal tem aqui, neste preciso contexto da satisfação, um papel importantíssimo a desempenhar. Já o dizia o *inglês* que a moral do pessoal está para o material como três está para um. Com efeito, de nada serve o material e a sua operacionalidade se às pessoas, às guarnições dos navios, aos fuzileiros e mergulhadores, ao pessoal militarizado e civil faltar motivação, competência ou até mesmo uma adequada liderança.

Mas, enquanto a competência (**C**) poderá ser aperfeiçoada e melhorada por recurso a acções de formação, a motivação (**M**) de um indivíduo terá sempre um carácter bem mais aleatório, circunstancial e subjectivo, pois dependerá quase sempre dos seus objectivos particulares e da percepção que ele próprio faz da utilidade relativa do seu desempenho (**D**)<sup>35</sup>, face àqueles mesmos objectivos.

O maior ou menor grau de motivação das pessoas será, por conseguinte, condicionado pelo meio, mas também pelo próprio indivíduo e, desta maneira, haverá militares motivados e satisfeitos e, outros, contrariamente, andarão desmotivados e até insatisfeitos.

<sup>34</sup> Segundo o VALM Pereira Crespo, o insigne mestre de organização da Marinha, qualquer organização para funcionar é indispensável que seja cumprida, o que significa que "todos os elementos devem cumprir as funções inerentes ao cargo que ocupam e devem estar devidamente preparados para o seu desempenho".

<sup>35</sup>  $D = C * M$ , ou seja, basta que um dos factores do produto seja zero para que o resultado e o desempenho sejam igualmente zero.

Ora, a satisfação é, assim, a variável que permitirá à Marinha fidelizar os mais novos e reter os mais velhos, oferecendo-lhes boas oportunidades de valorização e desenvolvimento, proporcionando-lhes uma carreira digna e razoavelmente previsível, desafiante e promissora, e, em que o militar e o marinheiro se sintam úteis e plenamente realizados.

Neste sentido, dir-se-á que, entre outros factores, (i) o reconhecimento do mérito do desempenho e a política de louvores e condecorações; (ii) o factor retributivo<sup>36</sup>, a par com a melhoria dos incentivos em geral e, em particular, para o pessoal embarcado; ou, até mesmo, maiores facilidades e oportunidades (iii) de formação académica e técnico-profissional certificada; (iv) de assistência médica e de outros cuidados de saúde para os militares e respectivas famílias; constituem, por certo, elementos relevantes de reforço daquilo que é uso designar-se por *Motivação aplicada*.

O País tem pois, aqui, uma palavra a dizer já que lhe competirá dignificar a carreira militar e atribuir-lhe os meios necessários para o exercício competente da sua nobre missão.

No caso da Marinha a dignificação não pode deixar de passar igualmente pela edificação oportuna da componente naval do sistema de forças, sob pena da Marinha, amputada dos seus meios, deixar de poder prestar serviço ao país, o qual, sendo um serviço de interesse nacional é, por isso mesmo, também, um bem público, que não pode, não deve, no nosso ponto de vista, ser esquecido ou sequer posto em causa.

Refira-se que todos os Governos não deixam de ser arautos deste mesmo propósito e a dignificação da carreira militar e a valorização do seu factor humano aparecem, quase sempre, elencados como pontos essenciais dos respectivos mandatos.

O próprio Presidente da República, na sua qualidade de Comandante Supremo das Forças Armadas<sup>37</sup>

**“Considera da maior relevância o reforço da coesão e do prestígio da instituição militar, objectivo que, em permanência, deve merecer atenção prioritária de todos os responsáveis políticos”.**

Porém, as conjunturas dos últimos tempos, difíceis e extremamente complexas, não têm permitido que a consecução destes grandes desideratos se processe e efective com a normalidade e o pragmatismo desejados. Por vezes fica até a sensação, de que nem sequer é isso que interessa verdadeiramente.

Situação que acarreta uma certa apreensão e, porque não afirmá-lo, uma boa dose de desmotivação, aspectos que se menos bem acompanhados poderão vir a reflectir-se, e de forma negativa, no desempenho das Forças Armadas.

<sup>36</sup> As remunerações têm estado congeladas há dois anos a esta parte, devido à crise financeira que atingiu o país, mantendo-se a situação, no mínimo, durante o período de tempo em que Portugal estiver sob intervenção das autoridades internacionais (FMI, BCE e EU), vulgo “Triunvirato ou TROIKA”.

<sup>37</sup> Cf. Página oficial da presidência da República e do Comandante Supremo das Forças Armadas, “Mensagem do Comandante Supremo”, <<http://www.presidencia.pt/comandantesupremo/>>.

Sinais, convenhamos, existem já alguns!

De qualquer modo este aspecto da valorização do capital humano é um ponto decisivo em que as FA e a Marinha têm sabido apostar, proporcionando uma adequada qualificação do seu pessoal, na medida em que é, por certo, esta, a via mais credível para as manter dinâmicas e actuanes no meio ambiente de mudança acelerada em que se inserem, como vimos.

## 6.2. A FORMAÇÃO

A este respeito, dir-se-á que a Marinha considerou sempre a formação como um factor estratégico da sua política de gestão. Nesse sentido, tem sabido pugnar por manter altos os níveis de ambição própria e, conseqüentemente, por elevar e enriquecer os seus inventários de competência agregada, reavaliando, constantemente, as respectivas necessidades de formação e assegurando, como se impõe, cada vez mais hoje, em termos organizacionais puros e como factor de motivação aplicada, uma verdadeira e personalizada gestão de competências.

O Novo Sistema de Formação da Marinha, designadamente o Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM), que abrange os Sargentos e as Praças e que, entretanto, foi certificado, de par com a estabilização do modelo de formação inicial e complementar de carreira dos oficiais são a prova, provada, dessa mesma grande aposta.

Nestas circunstâncias, poderemos afirmar que tudo o que vimos referindo tem realmente a ver com formação e competência, com motivação e desempenho, acima de tudo, com a tal oferta de carreira e, muito especialmente, com a capacidade que a Marinha Portuguesa denota para continuar, tanto ontem, como hoje, a *atrair, fidelizar, desenvolver e valorizar* os seus recursos humanos.

... /// ...

Foi imbuído desse mesmo espírito que o próprio ALM CEMA<sup>38</sup> considerou, e bem, já em 2003, como absolutamente necessário, proceder à potenciação dos RH e centralizar no discurso da Marinha a respectiva problemática, passando, assim, aqueles Recursos a serem entendidos, e ao mais alto nível, de uma forma substancialmente diferente, mais como um investimento e menos como um custo e em que o seu desenvolvimento e motivação foram, e são, considerados vectores de esforço do maior peso e relevância.

O modelo de referência e o paradigma então assumidos são realmente outros e bem distintos. Têm sobretudo a ver com a valorização do capital humano da Marinha e com uma diferente oferta de carreira. Isso permitirá, em decorrência, sublinhe-se, otimizar condições para *maximizar a vontade de servir o país na Marinha* e, concomitantemente, contribuir para uma *adequada satisfação das suas necessidades* em pessoal.

<sup>38</sup> Directiva de Política Naval nº 03/03, de 16MAI03, do ALM CEMA (ALM Vidal Abreu).

A metodologia subjacente a todo este novo processo, de encarar a gestão, colocando a tónica, também, no capital humano, possibilitou à Marinha, e, em concreto, desenvolver e protagonizar todo um projecto diferente de mudança, cuja concretização lhe facultará, segura e, concomitantemente, atingir o tão desejado fortalecimento do potencial estratégico da Marinha, a que tivemos oportunidade de aludir como o grande propósito, logo no início desta nossa comunicação, que, por sinal, já vai longa e que, por isso mesmo, haverá que concluir com umas muito breves notas finais.

## 7. BREVES NOTAS FINAIS

Dentro deste enquadramento, gostaria de sublinhar que apesar de todo este período ter sido muito marcado por uma vontade política de modernização das FA, ciente de que “*Portugal teria que fazer um investimento que outros já fizeram há muito*”, também o foi, é bom lembrar, numa lógica concomitante, de “*menos forças melhores forças*”, de “*redimensionamento militar*” e de “*redução de custos*” e em que o envelope financeiro, esse, nunca deixou de ser limitado ou até mesmo insuficiente.

É que nem de outro modo poderia ser, sejamos claros<sup>39</sup>, já que as políticas públicas que vêm sendo adoptadas, não obstante as suas boas intenções de partida, têm-se traduzido, na prática, num consistente e continuado “*desinvestimento*” na Defesa Nacional e nas FA, o que, distorcendo, por completo, o orçamento de funcionamento e respectivos agrupamentos de despesa, contraria, sobretudo, a concretização do propósito que havia sido enunciado como sendo grande imperativo nacional: “*a modernização e o reequipamento das Forças Armadas*”.

Ora, nestas condições, em que o financiamento da defesa nacional tem estado fortemente condicionado (1,2% do PIB, em média, desde 1997 e com tendência para baixar) e havendo sinais claros de que não aliviará, por certo, tão cedo, não será fácil aos ramos inverterem, por si sós, e apenas com medidas de gestão interna, a citada distorção orçamental. Sobretudo, numa época em que a completa profissionalização das FA esteve em franco desenvolvimento e em que os custos por militar voluntário, ou contratado são superiores àqueles em que importava o militar em Serviço Efectivo Normal (SEN).

Foi, nestas circunstâncias, de extrema complexidade, que a Marinha, ciente de que a improvisação não seria lema, reflectiu, profundamente, sobre o assunto e assumiu, logo em 1996, já lá vão, pois, 16 anos, o desiderato político, então, estabelecido e ainda hoje, ao que parece, algo incompreensivelmente, actual, de que se deveria racionalizar a força em torno de uma base financeira de alguma credibilidade, compatibilizando as missões, o sistema de forças e os efectivos de pessoal, com as necessidades e os recursos financeiros do País.

A Marinha, neste seu exercício, foi, até, mais longe e, numa lógica típica de “*Revolution of business affairs*”, complementou os seus estudos, refinou o seu conhecimento e

<sup>39</sup> Para desenvolvimento da temática “Recursos - financeiros e materiais” - ver ob. cit. (31) (P. 111 a 132).

saber, as suas orientações internas de política e estratégia e, em consequência, idealizou a sua própria “Documentação Estruturante da Estratégia Naval” (DEEN), hoje plenamente assumida e interiorizada como grande elemento guia e principal veículo do conhecimento estruturado da Marinha.

De facto, é nossa profunda convicção, ter sido toda esta diferente metodologia de trabalho e o grande esforço desenvolvido que, representando uma enorme mudança qualitativa de processos e métodos de gestão, de comportamento e atitude, na forma como a Marinha encarou, e encara hoje, o seu desempenho e a organização da sua força de trabalho, lhe tem permitido, com coerência, sublinhe-se, passar da política e dos fins, à estratégia e aos meios; da grande estratégia à estratégia genética, estrutural e operacional; do desenho e concepção dos meios à sua própria organização, sustentação<sup>40</sup> e emprego e assegurar, assim, uma gestão, a todos os títulos, económica, eficiente e eficaz.

São, pois, estas circunstâncias que habilitam, a Marinha, em qualquer altura, a submeter, aos níveis de decisão adequados, todos os elementos pertinentes, para que se possa conhecer verdadeiramente a sua situação e, em decorrência, considerarem-se as alternativas necessárias à concretização das soluções, politicamente tidas por mais razoáveis.

Se não houver decisão, também se ficará a saber a vulnerabilidade que se abre e o risco que se corre.

Uma coisa é certa: sem “meios” não haverá “estratégia”; e sem estratégia não há o “como fazer” política, muito menos a possibilidade de prosseguir, ou, sequer, atingir os fins por ela definidos, a menos que a “política” a operacionalizar seja, *a-contrário*, uma “não política”.

Por último, realçaríamos, porque deveras relevante, que foi ainda aquele conjunto de documentos e a nova metodologia de trabalho que permitiram à Marinha iniciar e prosseguir a sua mais recente “Transformação”.

Mais do que as mudanças verificadas ao nível do ambiente, da tecnologia, dos conceitos, das missões, dos meios, dos sistemas de armas e equipamentos, a transformação foi, também, e concomitantemente, no seu caso, muito marcada pela inovação, pela abertura de espírito e por uma firme vontade de mudar.

Dir-se-ia mesmo, e recordando uma vez mais Botelho de Sousa<sup>41</sup>, por uma firme *vontade de vencer*.

<sup>40</sup> “*Recursos Materiais e Financeiros*” – Domínios que não foram possível tratar, mas que ainda assim realçaria que a edificação e o levantamento dos “meios” vêm sendo protelados por dificuldades financeiras, de vária ordem. Por um lado, ao nível da LPM, quase sempre congelada e, por outro, do próprio orçamento de funcionamento, em razão directa, no presente, das medidas de contenção “impostas” pelo “Triunvirato”, digamos assim, e que vêm condicionando, induzidamente, a atribuição de verbas que garantam a adequabilidade da “Manutenção e Operação” dos “Meios-navais”, no fundo a sua própria sustentação, com tudo o que de negativo isso possa representar e, convenhamos, de alguma maneira, já hoje representa. Cf. *Briefing do EMA*, de 08/07/11, aos EX-VCEMA.

<sup>41</sup> Sousa. Vice-almirante Alfredo Botelho de, in “*Os factores imponderáveis da Guerra*”. Lisboa. Coleção Documentos. Ministério da Marinha. 1970, reproduzindo o Capt. Laning, escrevia, em 1927, a propósito da “Força Moral das Tropas” que a “organização, doutrina, treino, essenciais como são, não bastam para que a força seja vitoriosa. Por detrás [...] é necessário que esteja uma qualidade mais elevada, a **vontade de vencer**. [...] e a qualidade que dá esta vontade é o moral ....” (P-119).

Tudo em vista, independentemente da maior ou menor adversidade das conjunturas, da prossecução do propósito de sempre de edificar e levantar uma Marinha de Guerra que garanta, aos portugueses, o uso efectivo do seu Mar, se, e para tal, houver também, uma igualmente firme, vontade política de a ter, e de a utilizar.

## BIBLIOGRAFIA

**CAJARABILLE.** Victor L. Vice-almirante, “*Seminário Uma Marinha de Duplo-uso*”, Lisboa. Revista da Armada. ABR 2007.

### CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA PORTUGUESA. 1997.

**CONTRIBUTOS PARA O PLANEAMENTO DE FORÇAS DA MARINHA** (Versões 1996 e 1998). EMA.

**CUTILEIRO.** José. Embaixador. “O Mundo dos outros”. Crónica no Semanário Expresso, de 27.12.2003.

**CRESPO.** CMG Manuel Pereira. Ministro da Marinha 1969/1974, “*Ciclo de lições de Organização*”. Lisboa. Ex-ISNG.

**DIRECTIVA**, do ALM CEMA, nº 03/05 e a sua alteração, de 31.01.07.

**DIRECTIVA** de Política Naval (DPN) nº 03/03, de 16MAI03, do ALM CEMA.

Política Naval (DPN), do ALM CEMA, de 2011.

**DIRECTIVA** SECTORIAL DOS RECURSOS HUMANOS, (DSRH) do V ALM SSP, de 01/07/2003.

**GAMA.** Jaime. Ministro dos Negócios estrangeiros, “*As relações transatlânticas e os novos desafios da segurança*”. Lisboa. CCB 25.10.01.

**GT-ROMA**, “*Relatório do Grupo de Trabalho para a Reorganização da Marinha*”, Lisboa. Marinha. 27.03.19.

**JÚDICE.** José Miguel “*A libertação da sociedade militar*”. Jornal Público. Lisboa. 24.11.06.

**LEI DA DEFESA NACIONAL E DAS FORÇAS ARMADAS.** (LDNFA). 1982.

**LEI DA DEFESA NACIONAL.** (LDN). 2009.

**LEI ORGÂNICA DE BASES DAS FORÇAS ARMADAS.** (LOBOFA). 1991 e 2009.

**LEI ORGÂNICA DA MARINHA.** (LOMAR). 1993 e 2009.

**MATIAS.** Nuno Vieira. Almirante. Então ALM CEMA. Entrevista conduzida por Diogo Martins. Lisboa. “Semanário”. 30.11.01.

**MOREIRA.** Doutor Adriano. “*Soberania de Serviço*”, JANUS, Lisboa, 1997.

- “*Teoria das Relações Internacionais*”. Almedina 3ª ed. Coimbra. 1999.

- “*A Importância política e diplomática das FA Portuguesas no mundo (A ética militar)*”. Oeiras. 2011

**NEVES.** João M. L. Pires. Vice-almirante, “*Os Recursos Humanos da Marinha. Perspetivas de desenvolvimento*”. SSP Lisboa. 2003.

- “*Recursos Humanos. A maior riqueza da Marinha*”, Revista da Armada. Lisboa. 2003.

- “*A Motivação na Marinha*”, Revista da Armada. Lisboa. MAI 2005.

- “*As Forças Armadas e a Defesa Nacional*”. Livro. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2007.

- “*O Processo de Mudança na Marinha*”. Revista da Armada. Lisboa. JAN 2009.

- “*A Soberania dos Estados e o Mar – A realidade Portuguesa*”, Academia de Marinha. Lisboa. Sessão de 23/02/2010.

**NOGUEIRA.** Fernando. Ministro da Defesa Nacional, “*Defesa Nacional - Uma Política para 4 anos*”, Lisboa. MDN 1993, 1994.

**PEREIRA.** CMG José A. R., “*Marinha Portuguesa – Nove Séculos de História*”, Comissão Cultural de Marinha. Lisboa. 2010.

**PAA 32.** PUBLICAÇÃO ADMINISTRATIVA DA ARMADA. Estado-Maior da Armada. Lisboa. 2005.

**PROGRAMAS DO GOVERNO** XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX.

**REVISTA DA ARMADA**, nº 460. Marinha. Lisboa. FEV 2012.

**SAUTTER.** Philippe. Vice-Admiral DPMM. “*Latitudes. Ressources Humaines*”. COLS BLEUS nº 2637, NOV 2002.

**SOUSA.** Vice-almirante Alfredo Botelho de, “*Os factores imponderáveis da Guerra*”, (1927). Lisboa. Coleção Documentos. Ministério da Marinha. 1970.

**VITORINO.** António. Ministro da Defesa Nacional, “*A política de Defesa Nacional*”. Lisboa. 1997.



## **ALMIRANTE ERNESTO DE VASCONCELOS (1852-1930): MARINHEIRO, GEÓGRAFO, DIPLOMATA E SECRETÁRIO PERPÉTUO DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA**

Comunicação apresentada pelo académico  
Luís Aires-Barros, em 24 de Abril

O Almirante Ernesto de Vasconcelos (1852-1930) foi uma figura de grande prestígio técnico-científico no domínio da hidrografia e da cartografia, bem como na administração pública e, finalmente, exercendo acção primordial nas actividades da Sociedade de Geografia de Lisboa que serviu por largos anos da sua vida.

Desaparecido inopinadamente em 1930 (caiu subitamente na tarde de 15 de Novembro de 1930 em plena Rua Vitor Cordon fulminado por um ataque cardíaco), Ernesto de Vasconcelos encheu a sua vida servindo o país dedicadamente.

Trago a evocação deste nome maior da nossa História recente a esta Academia recordando a homenagem que o Conselho de Instrução da Escola Naval, citando apenas um parágrafo do documento produzido por este Conselho e assinado por todo o corpo docente da Escola Naval, e cito: “Geógrafo dos mais distintos, o almirante engenheiro hidrógrafo Ernesto de Vasconcelos foi, sem dúvida, entre os portugueses contemporâneos um dos que melhor soube transformar, em imediatos benefícios para o Paíz, todas as manifestações da sua inteligência e invulgar cultura”.

De entre a vasta panóplia de depoimentos, que setenta personalidades salientes da sociedade dos anos 30 do século passado, deram sobre Ernesto de Vasconcelos, o que cito do Conselho da Escola Naval é-me especialmente importante porque salienta como Ernesto de Vasconcelos soube transformar a sua actividade intelectual “em imediatos benefícios para o Paíz” (sic). É isto que procuraremos salientar nestas notas.

Permitam-me ainda que me sirva do depoimento de Gago Coutinho, grande amigo do nosso homenageado de hoje. Escreveu este homem maior da nossa Cultura e Ciência: “Um dos homens havia entre nós que, pela tenacidade da sua acção, de estudioso, de professor e de publicista, pelo respeito que inspirava a sua longa vida dedicada a trabalhos geográficos, pela vastidão dos seus conhecimentos, pelo seu justificado prestígio, enfim, conseguira impor aos portugueses o culto da Geografia”.

Permitam-me breves notas sobre a vida de Ernesto de Vasconcelos.

Nasceu em Almeirim em 17 de Setembro de 1852. Alistou-se no Corpo de Alunos da Armada em 5 de Fevereiro de 1864 com 12 anos de idade. Foi promovido a Guarda-Marinha a 20 de Outubro de 1871 e entrou no quadro de Oficiais da Marinha, no posto de 2º tenente em 11 de Abril de 1876, com 24 anos. Iniciou então uma longa vida pública na Metrópole e no Ultramar. Faleceu, de morte súbita em 15 de Novembro de

1930 com 78 anos de idade. Cumpridos os tirocínios na arma fez o curso de Engenheiro hidrográfico em cujas funções se notabilizou.

Logo no início da sua actividade como hidrógrafo teve a oportunidade de explorar um acidente geográfico especial como é a boca do Rio Zaire. Com efeito realizou o levantamento hidrográfico da foz do Rio Zaire e mar adjacente até à linha batimétrica dos 1500m. Como muito bem diz Gago Coutinho na oração de homenagem à memória de Ernesto de Vasconcelos, no centenário do seu nascimento, “ao contrário de outros rios que, em geral – como acontece no Tejo e no Zambeze – eles se lançam no mar através de uma larga barra, de fundos escassos, - dir-se-ia – o Zaire escolheu para barra uma larga fossa geológica, de grande profundidade”.

Ernesto de Vasconcelos colaborou em vários trabalhos na costa de Portugal, nomeadamente nos levantamentos da barra do Tejo e do Guadiana. Quando foi do lançamento do cabo submarino que ligou Cádiz à Cidade do Cabo, com escala em portos do ultramar português, foi nomeado representante do governo junto da companhia realizadora das operações para aquela ligação.

Como membro da Missão Oceanográfica colaborou na determinação do perfil abissal entre a foz do Gâmbia e o porto da Praia de Cabo Verde, em que se fizeram sondagens até aos 4000 m de profundidade.



ALMIRANTE ERNESTO DE VASCONCELOS

N. 16-IX-1852 † 15-XI-1930

Com os seus trabalhos a bordo do Electra é considerado um dos primeiros oficiais da Marinha Portuguesa que se dedicou a trabalhos oceanográficos propriamente ditos.



Busto do Almirante Ernesto de Vasconcelos, existente na Sociedade de Geografia de Lisboa e vitrine com algum do seu espólio

Mas para além da sua actividade como hidrógrafo e mesmo oceanógrafo é relevante a sua acção em trabalhos de geografia e cartografia relacionados com a delimitação das fronteiras de vários dos antigos territórios ultramarinos portugueses. Ouçamos a opinião do antigo Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa e ministro das Colónias, Prof. Moreira Junior de que Ernesto de Vasconcelos foi chefe de gabinete. Passo a citar: “os seus criteriosos trabalhos atinentes à contestada limitação de territórios ultramarinos, seriam suficientes para a consagração do seu nome e para destacar com o maior luzimento a sua figura de português acrisoladamente defensor dos grandes interesses da Pátria”.

Com efeito ao engenheiro-hidrógrafo após as actividades sucintamente mencionadas veio-se sobrepor o cartógrafo e o geógrafo.

Convém recordar o contexto sócio-político da época para bem compreender a acção de Ernesto de Vasconcelos e colaboradores.

O Ministério da Marinha e Ultramar cria, por decreto de 17 de Fevereiro de 1876, a Comissão Central Permanente de Geographia. Neste acto ficam bem expressas as preocupações do governo português pelo conhecimento científico do ultramar, na esteira do que faziam as demais potências europeias com interesses em África.

Lê-se no preâmbulo deste decreto que “considerando como é de máxima conveniência pública a existência de uma comissão permanente, composta de pessoas que, pelos seus variados conhecimentos científicos, possam cooperar para o progressivo desenvolvimento e aperfeiçoamento da geographia, da historia ethnologica, da archeologia, da anthropologia e das sciencias naturaes em relação ao território portuguez, mormente das possessões do ultramar; já organisando explorações científicas; já colligindo exemplares e

documentos que interessem ás mesmas sciencias; já promovendo e auxiliando quaesquer trabalhos e publicações que se julguem adequadas; já, finalmente propondo ao governo todas as providências que tendam a tornar mais e melhor conhecidas aquellas vastas e importantes regiões ultramarinas”.

Esta comissão era “composta de dezoito vogaes effectivos residentes em Lisboa, e de delegados, sem número fixo, não só no reino e nas provincias ultramarinas, mas também nos paizes estrangeiros”.

Entretanto, dado o êxito das actividades da SGL e procurando articular as funções do Estado com as da Sociedade, visto que os objectivos a alcançar era os mesmos foi, esta comissão, em 1880, pelo decreto de 12 de Agosto, integrada na Sociedade de Geografia com o nome de Comissão Central de Geografia.

Sem dúvida que a SGL, ao tempo, para além do prestigio que adquirira pelas suas actividades, tinha grande influência no Governo. Acresce que os homens públicos que opinavam quer no Ministério da Marinha e Ultramar, quer na SGL, julgaram mais adequado que a Sociedade fosse o que hoje se chama um “thinking tank” e o Ministério o decisor das ideias geradas naquela. Deste modo a integração da Comissão na SGL servia a estes fins dadas as suas características de associação sócio-cultural virada para os assuntos ultramarinos a que faltavam os meios de acção que agora lhe eram outorgados pela existência da mencionada comissão.

A originalidade deste facto resulta da integração de um organismo oficial em uma associação particular. Todavia deve salientar-se que a personalidade jurídica da comissão, mesmo com o nome alterado, manteve-se. Não houve fusão entre as duas entidades. A SGL apenas assegurou o funcionamento da agora designada Comissão Central de Geographia, facultando-lhe instalações, material e pessoal. Quer dizer que a comissão passou a ser um organismo do Estado ao cuidado da SGL, mantendo os poderes públicos o apoio financeiro para que a Comissão pudesse actuar.

A Comissão Central Permanente de Geographia salientara devidamente a necessidade da ocupação geodésica, cartográfica e hidrográfica dos territórios ultramarinos. Entretanto a SGL faz saber ao governo da necessidade urgentíssima de se realizar o levantamento hidrográfico das costas e dos portos dos territórios ultramarinos.

É então que o governo cria a Comissão de Cartografia, composta pelo major de engenharia Agostinho Pacheco Leite de Bettencourt como presidente, capitão-tenente Hermenegildo Capelo, capitão de engenharia Carlos Roma do Bocage, primeiro tenente Roberto Ivens e tenente de engenharia Afonso de Moraes Sarmiento como secretário.

Vale a pena reler os considerandos que justificam a criação desta Comissão de Cartografia pois dão ideia do enorme trabalho a realizar face à precária ocupação cartográfica do ultramar português.

A acção e os trabalhos da Comissão de Cartografia foram de enorme interesse como afirma o Prof. Luís de Albuquerque (Albuquerque, 1983, p. 10) quando diz “a decisão, finalmente tomada em 1883, no sentido de através de provas cartográficas cientificamente preparadas, ficar testemunhada a amplitude dos direitos coloniais portugueses em África, aproxima-se, quanto a intenções e a resultados, das medidas que nos séculos XV e

XVI se tomaram, através igualmente de meios cartográficos, para documentar a extensão das navegações desse tempo”.

Foi em ambiente de sintonia política e científica que o então ministro Prof. Barbosa du Bocage (que havia sido Presidente da SGL de 1877 a 1883) referenda o Decreto de 19 de Abril de 1883 que institui a Comissão de Cartografia encarregada de elaborar e publicar uma colecção de cartas das possessões ultramarinas de Portugal e bem assim quaisquer estudos geographicos a ellas immediatamente ligados, segundo as instruções que, pela secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, lhe serão ministradas (...)”.

Pouco depois das explorações de Hermenilgo Capelo e Roberto Ivens, já que estes chegaram a Luanda a 31 de Janeiro de 1884 para iniciarem a sua célebre viagem de exploração de Angola à contracosta, Ernesto de Vasconcelos entrou para a Comissão de Cartografia.

Entretanto tornava-se urgente a delimitação das fronteiras dos nossos territórios ultramarinos dado que se confundiam regiões efectivamente ocupadas a par de outras regiões que eram apenas zonas de simples influência mais ou menos discreta.

Depois de Ernesto de Vasconcelos ocupar o lugar de Secretário da Comissão de Cartografia, a partir de 1910 tornou-se seu Presidente, a seguir ao Alm. Hermenegildo Capelo.

A sua acção na Comissão de Cartografia distendeu-se por cerca de quarenta anos que marcaram a actividade da cartografia e da geografia nos então territórios ultramarinos.

De modo geral diremos que as actividades da Comissão de Cartografia se agregaram em dois grandes domínios da geografia. De um lado a geografia política no que concerne a toda a envolvência diplomática relativa à configuração dos territórios pretendidos por várias nações europeias com suas zonas de influência política e exploração dos recursos naturais aí ocorrentes. Isto supõe todo um amplo conjunto de acções longas e delicadas do domínio da diplomacia de modo a fazer valer os direitos das nações intervenientes na gestão do inter-relacionamento internacional das áreas envolvidas. Em segundo lugar a Comissão de Cartografia ocupou-se da geografia física fundamentalmente na cobertura da cartografia geográfica e hidrográfica dos amplos espaços dos territórios ultramarinos.

Foi uma missão enorme com duas componentes fundamentais no caso nacional. Ao lado da de proceder ao conhecimento adequado dos territórios de administração portuguesa ou por Portugal reivindicados,urgia a consolidação no concerto das nações dessas pretensões o que supõe intensa, cuidada e brilhante acção diplomática.

Em ambos estas vertentes o papel de Ernesto de Vasconcelos foi enorme.

Para obviar ao problema da demarcação das fronteiras dos territórios ultramarinos foram criadas as célebres missões geográficas sob a responsabilidade de Ernesto de Vasconcelos.

As dificuldades de recrutamento de pessoal técnico para estas missões geográficas obteve-o Ernesto de Vasconcelos da maneira que descrevo servindo-me do depoimento de Gago Coutinho incluído na oração de homenagem realizada no centenário do nascimento do nosso homenageado.

Ouçamo-lo: “O sucesso rápido de tais missões geográficas não foi prejudicado pela falta de Engenheiros especializados no árduo trabalho do sertão, que então se impunha. Não havendo tal curso nas Escolas, Ernesto de Vasconcelos recorreu a um pessoal, não só iniciado tecnicamente nos princípios da Geodesia e da Astronomia de Campo, como, também, acostumado a vida árdua, como aquela que o sertão impunha. Tal era o caso dos Oficiais de Marinha, que a bordo dos seus navios, se sentiam à vontade, até dentro das pequenas cabines, mais escassas que os quatro metros quadrados da barraca de lona, de mato.

Foi com tão primitivos e modestos elementos que, ao passo que se ia pensando nas fronteiras, também, nos intervalos, - quando a verba do Orçamento o permitia... - Ernesto de Vasconcelos ia criando Missões Geográficas. Assim aconteceu com as missões da Guiné, de Moçambique e de Cabo Verde. Ademais, como engenheiro-hidrográfico, ele não se descuidou na criação de Missões Hidrográficas, como as de Guiné e Moçambique. Só lhe faltou oportunidade e condições financeiras para poder dar realidade a suas largas vistas sobre a criação de idênticos serviços em Angola, os quais só há poucos anos vieram a ser realizados”. (Coutinho, 1953, p. 129).

Para se ter uma imagem o mais real possível do trabalho hercúleo dos homens das missões geográficas que a Comissão de Cartografia colocou no terreno, citarei as notas autobiográficas que Gago Coutinho nos deixou (1959). Gago Coutinho escreve, usando a terceira pessoa. Diz ele:

“Em Maio de 1898 partiu de Lisboa, em início dos seus trabalhos como geógrafo colonial. Comprou instrumentos e material em Paris e seguiu para a demarcação da ilha de Timor, cuja metade está ocupada por Holandeses. Concluídos os trabalhos lá, como adjunto, colaborando com os delegados holandeses, partiu para Macau em Abril de 1899. Esteve em Hong-Kong, Japão, Honolulu e de S. Francisco, por Chicago e Niágara, atravessando para Newyork. Assim fez a viagem à volta do mundo.

Por Londres e Paris, chegou a Lisboa em Junho de 1899.

Em Maio de 1900 partiu de Lisboa, pelo Mediterrâneo, para Quelimane, Moçambique. Trabalhou como chefe na fronteira do Zambeze com a B.C.A. Esteve no lago Niassa, e recolheu a Lisboa em Janeiro de 1901.

Partiu de Lisboa em Junho do mesmo ano, e trabalhou como chefe na fronteira norte de Angola com o Congo Belga, estando de regresso a Lisboa em Janeiro de 1902.

Partiu de Lisboa em Fevereiro de 1904 pelo Cabo indo encarregado da fronteira do distrito de Tete (Moçambique) com a colónia inglesa da Rhodésia. No total são 600 Km que realizou nos anos de 1904 e 1905, tendo no intervalo das chuvas passado três meses na África do Sul, latitude sul, Cabo, Transvaal. Recolheu a Lisboa em Janeiro de 1906.

Foi promovido a capitão tenente em Março de 1907.

Nos anos de 1907 trabalhou como chefe de M.G.A.O. em Moçambique, tendo completado a triangulação da parte da Província que ficava entre a fronteira sul e da Companhia de Moçambique na latitude 22º sul, 800 quilómetros. Estava em Moçambique em Outubro de 1910, quando se proclamou a República.

De 1911 a 1912, foi nomeado pela Armada comandante da canhoeira Sado, estacionado na Índia, e Pátria estacionada em Timor, colaborando na repressão da revolta dos indígenas, luta séria que impôs a chamada de contingentes militares de Moçambique, Índia e Macau.

Regressou a Lisboa em 12 de Setembro de 1912.

Em 1 de Outubro de 1912 partiu de Lisboa para Angola. Chefe encarregado da demarcação da fronteira leste de Angola com a Rodésia. Eram 8 europeus, sendo ele o mais velho. Foi o trabalho mais importante que realizou, pois impôs duas travessias de África entre Angola e Moçambique. A missão compunha-se de 8 europeus, dos quais só resta vivo o mais velho, Gago Coutinho.

Chegados ao Lobito, seguiram para o interior, Huambo, 400 Km de trem. Aqui, como não havia mais trens, nem autos, nem estradas, organizou-se a expedição com dez carros boers, levando o material, que andava por 18 toneladas. A distância a percorrer, até à fronteira, uns mil KM, levou de Novembro a Março de 1913, por ser na época das chuvas, e os carros viajarem lentamente, para poupar os duzentos bois de tracção. Só um se perdeu, morto por um leão.

Era um ponto inicial da fronteira interior, centro do meridiano 24º E. Gr. estabeleceu-se o acampamento, esperando a Comissão de Engenheiros ingleses, representando a Rodésia do Norte, com a qual confronta a Província de Angola. Este trabalho levou de Maio a Novembro de 1913, tendo comprometido 400 quilómetros, 200 para sul e 200 para oeste, e reconhecido metade dos restantes 400 km já no meridiano 22º E. Gr. Interrompidos os trabalhos por causa das chuvas, seguimos a pé até ao Zambeze, que descemos até perto de Victoria Falls, em lanchas. Aqui tomámos o trem de África Central e, por Johannesburg, chegámos a Lourenço Marques em fins de 1913.

Demorámo-nos aqui a descansar até Maio de 1914, em que seguimos, ainda de trem, da Beira, na rota, até Elisabethville, capital do Congo Belga. Aqui organizámos caravana, e seguimos para a fronteira de Angola, até ao acampamento central do ano anterior, tendo andado a pé a distância de 500 Km em duas semanas.”

Creio que esta longa citação ilustra bem o enorme esforço físico e intelectual que os componentes das missões geográficas realizaram.

Foi Gago Coutinho que, em 1925, substituiu Ernesto de Vasconcelos como Presidente da Comissão de Cartografia.

No que concerne àquilo que atrás designámos por geografia política, também a acção de Ernesto Vasconcelos foi extraordinária. É que muitas vezes a cartografia era realizada sob pressão de incidentes fronteiriços com base em pretensões dos nossos vizinhos no ultramar: a França, a Bélgica, a Inglaterra, a Alemanha e mais além a China e a Holanda.

Recordemos de modo breve os casos mais importantes.

Começarei pelo longínquo Timor e com a solução diplomática do território de Oekussi: Citarei o depoimento do Tenente-coronel Júlio Garcez de Lencastre expresso na publicação in memoriam a Ernesto de Vasconcelos elaborada pela Sociedade de Geografia de Lisboa. Eis tal depoimento:

“Ernesto de Vasconcelos fez parte da comissão Luso-Holandesa que reuniu em 1902 em Haya para tratar da regularização da fronteira de Timor e para lavrar em *ad referendum* um acordo obedecendo principalmente à regularização dos enclaves e sua troca.

Os Delegados Holandeses consideravam o Oekussi um enclave e como tal exigiam a sua entrega.

Ernesto de Vasconcelos após longa discussão e lógica argumentação convenceu-os de que Oekussi não é um enclave pois não obstante estar em território Holandês tem 30 milhas de costa.

Todos achamos o caso lógico e claro mas todos dissemos – o enclave de Oekussi e o enclave de Cabinda – é o caso do ovo de Colombo.

Quanto a mim não duvido afirmar que o território de Oekussi, aonde pela primeira vez desembarcaram os Portugueses e cujas ocupações fizeram pela palavra e não pela espada – mais uma vez é nosso – pela palavra e pela lógica perspicaz de Ernesto de Vasconcelos”.

Todo o trabalho que conduziu a este êxito exigiu várias informações e pareceres de sua autoria e que se podem conhecer na sua “Memória acerca da fronteira de Ocussi-Ambedo com recurso à arbitragem”.

Se nos centramos agora na questão de Macau, encontraremos larga soma de dados nos arquivos da Comissão de Cartografia. A acção de Ernesto de Vasconcelos foi muito importante na revisão do tratado de 1807, em 1910 como é revelado na sua “Memória acerca da questão de Macau”.

Citando o comandante Moura Braz na sua Oração de homenagem a Ernesto de Vasconcelos, em 1952 diremos também: “se percorrermos com a nossa atenção a Costa de África de norte para sul e, depois da volta do Cabo, de sul para norte, e por fim, para leste até aos limites mais afastados da Indonésia encontramos por toda a parte a sua marca bem impressa, quer sob a forma de informações e pareceres modelares, quer como directivas de execução em tudo o que se refere a fronteiras ou a conflitos territoriais, pareceres que, muitas vezes abrangem considerações de natureza estratégica, quer militar, quer politica, quer económica”. (BRAZ, 1952, p. 143-4).

Foi relevante a sua acção nas questões relacionadas com as fronteiras da então Guiné portuguesa, quer na margem sul de Casamansa, quer para os lados do Futa Djalon. Era então presidente da Comissão de Cartografia. Hermenegildo Capelo e seu Secretário Ernesto de Vasconcelos.

De igual modo participou na demarcação complicada do Enclave de Cabinda. De modo especial foi a acção da Comissão de Cartografia na fronteira luso-belga, em particular no troço que se estende entre o rio Cassai e o meridiano 24º para Este de Greenwich. Não esqueçamos que estamos em zona mineira importante onde se vieram a descobrir campos diamantíferos nas aluviões do Cassai e subsidiários e mais tarde as famosas chaminés quimberlíticas, fonte primária dos tão procurados e apetecidos diamantes.

Ainda e em Angola tivemos de tratar com o magno problema da Questão do Barotze.

Desde 1845 que Silva Porto e os seus pombeiros mantinha relações com o seu Lui, ou seja o Barotze em regiões do Médio Zambeze ricos em marfim. Aliás foi numa

dessas viagens que Silva Porto encontrou Livingstone. Passou-se então um episódio entre os dois que ficou célebre, que o próprio Silva Porto relata nos seus minuciosos apontamentos de 1869. Passo a citar o que escreveu o famoso sertanejo nacional. “Apresentou-me o ilustre viajante um mapa em branco, que desenrolou; deu-me um lápis, a fim de marcar a posição do Bié e pontos principais por onde tinha transitado. Mais um vexame para mim, por me fazer passar por ignorante, aos olhos do ilustre viajante, visto que tive mais de uma vez lhe responder negativamente, dizendo não ter conhecimentos necessários para tal...”.

E Livingstone assim avaliava a importância técnico-científica que teriam os depoimentos dos brancos portugueses que ia encontrando nas suas viagens e garantia a primazia que avidamente procurava de ser o primeiro branco a atravessar África de costa à contra-costa.

Em 1877 Serpa Pinto seguindo indicações de Silva Porto chega ao Zambeze e a Lialui a capital do Barotze.

Convém recordar que, na penúltima década do século XIX, o centro de África era autêntica “terra incógnita”. As grandes potências europeias iam lançar-se na corrida para o seu conhecimento e partilha.

Em 1884 inicia-se a Conferência de Berlim, convocada por Bismark. Desta reunião nascia um novo direito colonial. Chegava ao fim a eficácia da invocação dos direitos históricos. As nações europeias teriam direito aos territórios da África central através da ocupação militar que deviam comunicar imediatamente às outras potências.

Nestas circunstâncias o sonho português da reunião de Angola a Moçambique corria perigo no confronto com a concorrência das demais nações europeias presentes no terreno.

Citando uma estudiosa das viagens da exploração dos portugueses na época (SANTOS, 1978, p.308) “Entre 1885 e o final do século, a quase totalidade da África foi reivindicada por qualquer das potências colonialistas europeias, se não como sua propriedade, pelo menos como zona de influência. Portugal, considerando-se com direito a tão vastas áreas, precisava apresentar não poucas provas a não poucos concorrentes. Dos exploradores enviados a África esperava-se um contributo decisivo. Cada um deles, segundo a sua sensibilidade e as circunstâncias do momento, executou a missão de explorar de forma diversa. Surgem assim três atitudes perante a exploração geográfica. Capelo e Ivens, que pretendem seguir o figurino do cientista levando até ao fim os interesses da ciência, persistentes e rigorosos. Serpa Pinto, que faz grandes projectos políticos, impaciente e voluntarioso. Henrique de Carvalho, que firma em bases administrativas as pretensões políticas, cauteloso e hábil”.

Mais adiante, nesta mesma obra esta autora menciona o que se estava passando na África austral.

Diz ela (op. cit. P.353):

“A África austral, zona em perspectiva de ser ocupada por várias potências, está a ser objecto de sucessivas explorações. Na vasta bacia do Zaire os Franceses ocupam-se da área junto à foz; os Belgas, os Ingleses e os Alemães estudam o seu curso médio, concentrando esforços no Alto Cassai e nos estados do Muantiãnvua com Wissmann, Kund, Hann e

Grenfell (1880-1886). No planalto do Sul de Angola os Ingleses estudam o Bié (Arnot, 1884); os Alemães as condições meteorológicas e económicas da colónia (Von Danckelmann e Ficher); e até os Suecos o comércio do marfim. No Sul e Sudeste de Angola os Alemães, estabelecidos entre o Orange e o Cabo Frio, exploram o Cubango e o Zambeze médio (Schultz), e os Ingleses a partir do Cabo, a Bechuanalândia, a Matabelelândia e o Barotze (Arnot, Farini, F.C. Selous)”.

É em 1890 que Paiva Couceiro chega ao Bié e pretende chegar ao Barotze. É o ultimato inglês que trava esta expedição de avançar até ao Borotze.

Sabemos como o Ultimato inglês de 11 de Janeiro de 1890 chocou e afrontou a nação portuguesa e deitou por terra o sonho do “mapa de cor de rosa”.



Territórios abrangidos pelo “Mapa Cor de Rosa”

Em 20 de Agosto de 1890 Portugal e a Inglaterra celebram um tratado sobre a delimitação das respectivas esferas de influência em África.

Este tratado não foi bem aceite, opondo-se vivamente inclusivamente a Sociedade de Geografia de Lisboa. De qualquer modo este tratado não foi aprovado no Parlamento o que levou à celebração de novo tratado, agora em 11 de Junho de 1891. Neste Tratado, no artigo IV, diz-se a data altura (sic): “Fica entendido, por ambas as partes, que as disposições deste artigo não poderão ferir os direitos existentes de qualquer outro estado. Sob esta reserva a Grã-Bretanha não se oporá à extensão da administração de Portugal até aos limites do Barotze”.

Este artigo IV está na base da denominada “questão do Barotze”, dado os seus termos vagos. É então que se avanta a figura de Ernesto de Vasconcelos ao preparar a “Memória sobre a fronteira ocidental do Barotze” de 1902.

O autor vai buscar o testemunho de Silva Porto que nos seus “magníficos diários”, legados por sua morte à Sociedade de Geografia de Lisboa historia a África que ele palmilhou desde Benguela ao Barotze e ao Lubuco.

Fica claro quais os domínios dos povos Barotze.

Mais adiante na sua Memória, Ernesto de Vasconcelos cita Serpa Pinto e o seu livro “Como eu atravessei África”. Este autor corrobora Silva Porto. Acresce que Serpa Pinto na obra atrás citada (Vol. II, p. 30) define o país do Barotze. Trata-se de um texto feito muitos anos antes do diferendo luso-britânico em causa. Os fundamentos da argumentação portuguesa são pormenorizadamente desenvolvidos e apresentados.

A pág. 12 da sua Memória, Ernesto de Vasconcelos afirma “o exagero das pretensões daqueles que querem trazer a fronteira ocidental do reino do Barotze para Oeste do meridiano 20º leste de Greenwich, isto é, cerca de 180 milhas mais para ocidente do curso do Zambeze, abrangendo a região entre o Cassai e o Cubango”.

Depois de invocar ainda os testemunhos de Capelo e Ivens no seu livro “De Angola à Contra Costa”, Ernesto de Vasconcelos afirma taxativamente: “Pelas transcrições feitas fica demonstrado, olhando-se para o mapa de Angola, que, pelo menos, entre os paralelos 14º e 15º 30 de latitude sul, o domínio dos barotse não passava, ao tempo do tratado e do *modus vivendi*, da linha que se pode fixar, de uma forma geral, no meridiano de 22º, leste de Greenwich”. (op. cit. p. 13).

Isto veio a ser aceite pela arbitragem do rei de Itália Vittorio Emanuele III.

Mas Ernesto de Vasconcelos depois de examinar quais as fronteiras este e sul do Barotze, na mesma Memória passa a examinar a verdadeira extensão do reino do Barotze, para norte ou seja “pela parte que entesta com o Lobale e com o antigo Estado da Lunda”. (op. cit. p. 17)

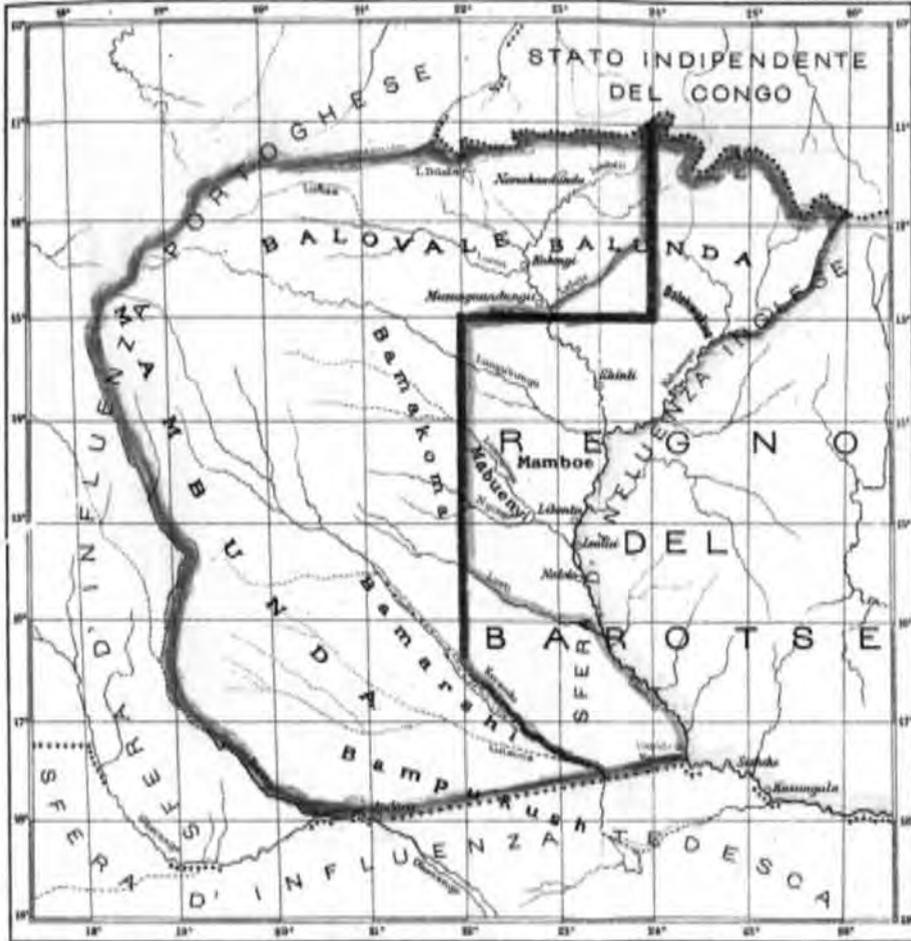
É sem dúvida um trabalho paradigmático dos estudos que este geógrafo elaborou e deu à nação proporcionando bons resultados diplomáticos. Termina a Memória que estamos seguindo referindo elementos cartográficos da época ou anteriores e mesmo posteriores, de vária origem (alemães, franceses e ingleses) para corroborar as suas conclusões.

Assim o “braço de ferro” luso-britânico, em que Portugal teimava em alargar a fronteira leste Angola mais para leste e os britânicos em “comer” boa parte de Angola a caminho do Atlântico acabou com a arbitragem aceite por ambas as partes, do rei italiano Vittorio Emanuele III que decidiu muito a favor de Portugal (Mapa I).

# FRONTIERA OCCIDENTALE DEL REGNO DEL BAROTSE

*Schizzo dimostrativo annesso alla sentenza arbitrale di S.M. il Re d'Italia,  
del 30 Maggio 1905.*

Bollettino della Società Geografica Italiana      Longitudine Est. Gr.      Fascicolo VII. Luglio 1905



*L'elenco e la fotografia del Albero della Pace*

*Ritirato dalla carta annessa alla  
Memoria della Gran Bretagna.*

-  Confine provvisorio secondo il Modus Vivendi.
-  Frontiera occidentale del Regno secondo la Gran Bretagna.
-  Limite offerto dal Portogallo.
-  Frontiera stabilita con la sentenza arbitrale.

Scala di 1:6,000,000.



Apresentei com um pouco mais de pormenor a acção de Ernesto de Vasconcelos que no gabinete geria sabiamente os seus conhecimentos teórico-científicos e geográficos sobre os territórios africanos de pretensão portuguesa e não menos sabiamente desenhava os argumentos para o governo português dirimir diplomaticamente.

A delimitação da fronteira resultante da arbitragem italiana de 1905 só se veio a fazer a partir de 1913 sob a orientação de Gago Coutinho e a colaboração de Sacadura Cabral que integrava a missão portuguesa.

É ainda de Ernesto de Vasconcelos o documento de 1912 designado “Projecto d’instruções por que se deve regular o comissário de limites para a demarcação da fronteira luso-inglesa no Sueste de Angola”.

Convém ter presente que, para além das missões de fronteiras que tão árduo trabalho tiveram, quer no terreno, nos trabalhos de cartografia, quer no domínio das reuniões diplomáticas, longas e sempre de resultados imprevisíveis, Ernesto de Vasconcelos conseguiu criar missões propriamente geográficas: a missão geo-hidrográfica da Guiné, a missão geodésica da África Oriental e a missão geodésica de S. Tomé e Príncipe e a missão geográfica de Cabo Verde.

A actividade de Ernesto de Vasconcelos na sua qualidade de sócio da Sociedade de Geografia foi longa, profícua e brilhante. Foi o segundo Secretário Perpétuo desta instituição que sempre o considerou com reverência especial só ultrapassada por aquela que se dedica a Luciano Cordeiro o pai fundador da Sociedade de Geografia e seu primeiro Secretário Perpétuo.

Sócio desde 1877, entrou para a Direcção em 1888 e substituiu Luciano Cordeiro falecido em 1900 como Secretário Geral em 1896. Foi eleito Secretário Perpétuo em 1914 e proclamado Sócio Honorário em 1916.

Impulsionou fortemente a actividade da Sociedade de Geografia tendo tido acção preponderante nas manifestações havidas aquando do 4º Centenário da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia em 1898. De modo particular deve referir-se a Exposição Colonial e especialmente a Exposição de Cartografia realizada em 1907 cujo catálogo é obra notável.

Promoveu o Congresso Nacional Colonial em 1901, a Exposição de Meios de Transporte em 1909, a Exposição Industrial Portuguesa em 1915 e ainda os Congressos Coloniais de 1924 e 1930. Foi o criador das Semanas das Colónias, realizadas anualmente, depois transformadas em Semanas do Ultramar a que, normalmente, presidia o Presidente da República.

Concomitante com esta actividade tem de se insistir em outras funções que exerceu tais como Professor da Escola Naval onde se ocupou da cadeira de “Cronómetros, Agulhas e Meteorologia”. Teve papel preponderante na criação da Escola Colonial criada em 1906 (depois Escola Superior Colonial). A necessidade premente da criação desta Escola de quadros, importantes para uma administração eficaz dos territórios ultramarinos, vinha sendo defendida pela Sociedade de Geografia há anos até que, foi criada pelo Ministro da Marinha e Ultramar o Prof. Moreira Júnior de que Ernesto de Vasconcelos foi Chefe de Gabinete, cuja acção foi fundamental para a criação desta Escola.

Esta Escola é criada na Sociedade de Geografia aí se manteve até 1934. O Presidente da Sociedade de Geografia era, por inerência, o Director da Escola Superior Colonial. Esta foi evoluindo tornando-se no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa.

Representou Portugal em vários congressos geográficos internacionais como os de Berna, Londres, Berlim, Génova, Roma e ainda na Conferência do Mapa do Mundo.

Teve várias funções oficiais de que se destacam vogal do Conselho Colonial e do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas do Ultramar, Director Técnico do Fomento e Director Geral dos Serviços Centrais do Ministério do Ultramar. Foi Director do Instituto Ultramarino, Deputado da Nação e Vice-Presidente da Câmara dos Deputados.

É referido que, por cinco vezes, recusou o convite para ser Ministro das Colónias.

Foi membro da Academia das Ciências de Lisboa e sócio honorário correspondente da Sociedade de Geografia de Londres, sócio correspondente da Sociedade de Geografia de Madrid e Génova e membro da Academia Luso-Chinesa.

Por fim quero salientar que possui uma extensa bibliografia que merece alguma análise já que cobre domínios amplos das ciências geográficas, históricas e político-sociais. De modo sucinto referimos trabalhos de hidrografia dedicados às barras de Lisboa e do rio Guadiana, bem como da foz do rio Zaire com ênfase no canhão submarino existente no prolongamento deste rio. Do domínio da oceanografia são de mencionar os levantamentos entre a foz no rio Gâmbia e o arquipélago de Cabo Verde. Na climatização devem-se-lhe algumas instalações de postos meteorológicos nos territórios ultramarinos e a elaboração da monografia sobre a climatologia nestes territórios. Foi sensível à cartografia antiga dando contribuições sobre os séculos XVI, XVII e XVIII portugueses. É de salientar a sua acção na Exposição de Cartografia Nacional realizada em 1904, na Sociedade de Geografia, cujo catálogo, organizado sob a sua orientação, com 275 páginas ainda é documento compulsado com interesse. São diversas as memórias, informações e pareceres sobre as questões fronteiriças dos territórios ultramarinos, da Guiné, por Angola e Moçambique a Macau e Timor. Nunca é de mais salientar a memória que elaborou em defesa dos interesses portugueses na questão delicada do Barotze que assegurou a Portugal a soberania sobre cerca de  $\frac{1}{4}$  da área de Angola que nos era disputada pela Inglaterra. É particularmente importante o “Relatório acerca do estudo dos problemas coloniais” em que faz desassomburada análise da nossa administração colonial.

Preparou ainda diversos manuais, alguns com várias edições de que beneficiaram várias gerações de estudantes.

Terminarei com algumas citações encomiásticas sobre este Homem maior da nossa História recente, produzidos por personalidades igualmente relevantes da sociedade portuguesa por altura do seu falecimento.

O grande historiador Joaquim Bensaúde disse: “bons servidores da pátria como Vasconcelos deixam rastros profundos na trajectória do destino da nação porque são modelos de carácter e de força moral, são exemplos salutareos e fecundos que elevam o nível social e mostram aos novos o caminho único a seguir para manter o culto do nome glorioso de Portugal na História do mundo”.

O General Teixeira Botelho referiu que “a morte de Ernesto de Vasconcelos foi uma grande perda nacional. Eu não sei de ninguém que tivesse conhecimento tão profundo das colónias, e de todas, sem excepção”.

Armando Cortesão afirma que “o Almirante Ernesto de Vasconcelos foi um destes homens que honram a nação a que pertencem, seja ela qual for. A sua obra e o seu nome deviam ser apresentados a todos os portugueses e servir-lhes de exemplo”.

Gago Coutinho amigo de Ernesto de Vasconcelos escreveu: “Um homem havia entre nós que, pela tenacidade da sua acção, de estudioso, de professor e de publicista, pelo respeito que inspirava a sua longa vida dedicada a trabalhos geográficos, pela vastidão dos seus conhecimentos, pelo seu justificado prestígio, enfim, conseguira impor nos portugueses o culto da Geografia. Esse Português que simbolizava a razão de ser da nossa existência era o Almirante Ernesto de Vasconcelos, cujo desaparecimento abre um vácuo irreparável em Portugal”.

Bernardino Machado, antigo Presidente da Sociedade de Geografia e Presidente da República disse: “tive a boa fortuna de colaborar com Ernesto de Vasconcelos na direcção da nossa benemérita Sociedade de Geografia, não sabendo que mais apreciar e admirar se a sua desvelada competência, se a nobre singeleza do seu prestantíssimo labor. E recordo sempre com terna saudade os primores do seu trato pessoal”.

Terminarei citando a opinião do General Tomás Garcia Rosado, comandante do Corpo Expedicionário na Flandres, em 1918 e depois Presidente da Sociedade de Geografia. Escreveu ele: “Em qualquer das várias manifestações da sua actividade – cartógrafo, publicista, professor e funcionário – Ernesto de Vasconcelos revelou o seu superior mérito”.

E muitos mais pareceres e opiniões poderia citar. Elas enchem uma publicação de 73 páginas editadas em 1931 pela Sociedade de Geografia *in memoriam* Ernesto de Vasconcelos.

## BIBLIOGRAFIA

SANTOS, E. dos (1986), A Questão do Barotze

SANTOS, M.E.M. (1978) Viagens de exploração terrestre dos portugueses em África

J.I.C.U./I.C.P. 414 pp. Lisboa

VASCONCELOS, E. (1902) Memória sobre a fronteira ocidental do Barotze

Imprensa Nacional 28 p. Lisboa

VVAA (1931) In memoriam do Almirante Ernesto de Vasconcelos

Sociedade de Geografia de Lisboa. 73 p. Lisboa



## “HOMDE HA MUYTOS ROBYS RICOS”: PRIMEIRAS NOTÍCIAS DO PEGU NAS FONTES PORTUGUESAS

Comunicação apresentada pelo académico  
Rui Sousa Loureiro, em 15 de Maio

Em boa hora deliberou a Academia de Marinha relembrar o quinto centenário da chegada da primeira expedição portuguesa ao reino do Pegu<sup>1</sup>, que teve lugar durante o mês de Setembro de 1512. O tema que me foi proposto no âmbito do ciclo de conferências organizado pela Academia de Marinha, *Primeiros contactos dos portugueses com o Pegu*, foi em tempos desenvolvido por Luís Filipe Thomaz, nas décadas de 1960 e 1970, quando divulgou alguns materiais de arquivo inéditos, a que já de seguida farei referência. Entretanto, ele próprio e outros investigadores – de que destacaria os nomes de Geneviève Bouchon e de Maria Ana Marques Guedes – têm dado contributos importantes para a história da presença portuguesa nesta área do Sudeste Asiático, de modo que será difícil trazer a público grandes novidades<sup>2</sup>. Assim, tratarei sobretudo de relembrar os passos mais significativos de mais uma história que anda algo esquecida, com o apoio de algum material iconográfico.

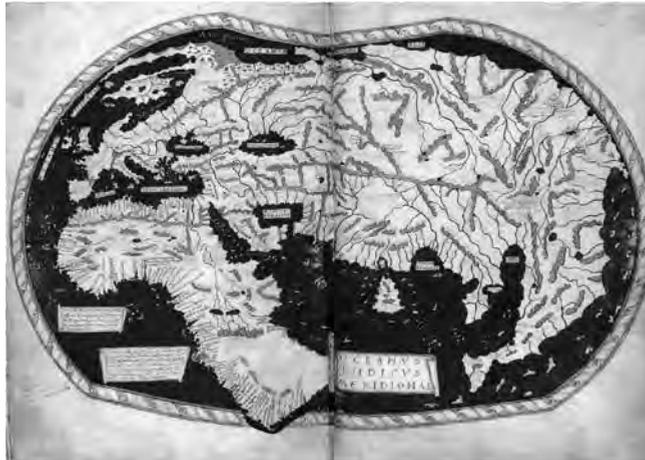


Fig. 1 - Planisfério de Henricus Martellus, 1489

<sup>1</sup> Antigo potentado asiático que correspondia a regiões localizadas na actual Birmânia ou Myanmar, em torno do delta do Irrauádi e do estuário do Saluém, então habitadas por povos de etnia mon.

<sup>2</sup> Sobre a presença portuguesa no Pegu, ver: Geneviève Bouchon, “Les premières voyages portugais a Pasai et a Pegou (1512-1520)”, *Archipel*, vol. 18, 1979, pp. 127-157; Geneviève Bouchon & Luís Filipe Thomaz, *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy: Relation portugaise anonyme (1521)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1988; e também Maria Ana Marques Guedes, *Interferência e integração dos portugueses na Birmânia, ca 1580-1630*, Lisboa, Fundação Oriente, 1994.

E começarei por uma imagem decerto bem conhecida, datada de 1489 (cf. Fig. 1). Trata-se de um planisfério desenhado pelo cartógrafo alemão referido pelo nome latinizado de Henricus Martellus<sup>3</sup>, que tem a particularidade de registar com grande actualidade os então recentíssimos descobrimentos portugueses ao longo da costa ocidental africana. Com efeito, nesse planisfério figuram os resultados da histórica viagem de Bartolomeu Dias, navegador português que em 1488 pela primeira vez ultrapassou o Cabo da Boa Esperança e estabeleceu a ligação marítima entre o Atlântico e o Índico<sup>4</sup>. Ao mesmo tempo, contudo, o planisfério de Martellus apresenta uma imagem absolutamente convencional do continente asiático, e nomeadamente da Península Indochinesa, baseada na tradição geográfica ptolemaica. É um bom ponto de partida, pois dá-nos uma imagem clara do estado dos conhecimentos europeus (ou ausência deles) sobre a geografia e a hidrografia da Ásia nas vésperas da chegada dos portugueses à Índia<sup>5</sup>.

Esta representação europeia do mundo asiático começaria pouco depois a ser radicalmente alterada, graças às viagens de exploração marítima realizadas pelos portugueses em mares e terras orientais, a partir de 1498 e na sequência da ligação marítima directa estabelecida entre Lisboa e Calicute<sup>6</sup>. A primeira expedição de Vasco da Gama à Índia comprovou a viabilidade de uma intervenção portuguesa nos tráficos orientais:

- a) Portugal possuía os meios humanos, técnicos e navais necessários para organizar de forma regular viagens para a Índia, através da rota do Cabo;
- b) Em Calicute e em outros portos do litoral indiano existiam em abundância todas as mercadorias orientais que tradicionalmente chegavam à Europa através do Mediterrâneo (como as especiarias, os tecidos exóticos, as porcelanas, as pedras preciosas, as drogas medicinais);
- c) O estabelecimento de uma base de operações num dos portos da costa ocidental da Índia parecia possível, face à tradicional existência de numerosas comunidades mercantis estrangeiras.

Vale a pena evocar a expressão de um dos membros da tripulação gâmica, que ficou registada na *Relação da primeira viagem de Vasco Gama*, que anda atribuída a Álvaro Velho: “*vimos buscar cristãos e especiaria*”<sup>7</sup>. Este binómio forma uma espécie de programa básico da intervenção portuguesa no Oriente, que irá ter lugar a partir de então. E a expedição de Vasco da Gama, paralelamente aos seus objectivos políticos e comerciais, era tam-

<sup>3</sup> Disponível em [http://cartographic-images.net/Cartographic\\_Images/256\\_Martellus\\_World\\_Maps.html](http://cartographic-images.net/Cartographic_Images/256_Martellus_World_Maps.html) (acesso em 11-07-2015).

<sup>4</sup> Sobre este esquecido navegador português e a sua histórica viagem, ver W. G. L. Randles, *Bartolomeu Dias and the discovery of the south-east passage linking the Atlantic to the Indian Ocean (1488)*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

<sup>5</sup> Sobre Martellus, ver Nathalie Bouloux, “L’*Insularium Illustratum* d’Henricus Martellus”, *The Historical Review / La Revue Historique*, vol. IX, 2012, pp. 77-94, disponível em <http://historicalreview.org/index.php/historicalReview/article/view/290/183> (acesso em 11-07-2015).

<sup>6</sup> Sobre Vasco da Gama e a sua histórica viagem, ver Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama: o homem, a viagem, a época*, Lisboa, Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998 & Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 1997.

<sup>7</sup> [Álvaro Velho], *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama*, ed. Alexandre Herculano & Barão de Castelo de Paiva, Lisboa, Imprensa Nacional, 1861, p. 51.

bém uma missão exploratória, que visava preencher os muitos vazios informativos do saber geográfico europeu de então. Não vamos aqui recordar todas as peripécias desta primeira expedição portuguesa à Índia<sup>8</sup>. Mas valerá a pena sublinhar que logo com a viagem inaugural de Vasco da Gama se deu início a uma sistemática recolha de notícias sobre o Oriente<sup>9</sup>. Assim, no final da *Relação* atribuída a Álvaro Velho, que descrevia em pormenor praticamente toda a viagem, aparecia já um apêndice sobre “*certos rregnos que estam de Calecut pera a banda do sul*”<sup>10</sup>, que terá sido redigido com apoio do conhecido Gaspar da Gama, um judeu de origem europeia que então estanciava na Índia e que se juntou aos portugueses<sup>11</sup>. Este apêndice incluía uma lista de potentados ou regiões asiáticas (como Ceilão, Samatra, Sornau, Bengala, Malaca, etc.), indicando as suas características político-culturais essenciais, para além de referências às principais mercadorias transaccionadas em cada um deles.

E é neste apêndice informativo que surge a primeira referência de origem inequivocamente portuguesa sobre o Pegu, a qual, aliás como todo o texto atribuível a Gaspar da Gama, contém, ao lado de dados bastante fidedignos, notícias algo incorrectas ou mesmo abertamente fantasiosas (como a constante referência a comunidades de “cristãos”, que estariam espalhadas por toda a Ásia). Mas registemos apenas o facto de desde logo o reino do Pegu ter merecido um registo pormenorizado nas primeiríssimas fontes portuguesas sobre o Oriente, sem explorar a fundo este pequeno fragmento, que como se poderá constatar tem muito que se lhe diga. De qualquer modo, valerá a pena destacar três aspectos: por um lado, a ideia genérica, que poucos anos depois seria abandonada, de que em muitas regiões asiáticas seria possível encontrar reinos cristãos; depois, a atenção prestada às potencialidades bélicas de cada região oriental, essencial para a definição de políticas de aproximação; enfim, a extrema atenção dada à existência e características de produtos exóticos, susceptíveis de aproveitamento mercantil:

*Pegúo he de christãos e o rey christão; e sam todos alvos como nósoutros: este poderá ajuntar vinte mil homens de peleja, scilicet dez mil de cavalo e os outros de pee, e quatrocentos alyfantes de guerra: aquy há todo o almizquero do mundo. Este rrey tem huma ilha a qual está da terra firme obra de quatro dias de bom vento, em a qual ilha andam humas alimárias asy como çervas, as quaes trazem huuns papos nos imbigos em que anda este almizquere, e em certo tempo do ano esfreganse a huumas arvores e quaemlhes os papos, e os da terra vam em este tempo apanhállo. E he tanto, que dam por huum cruzado quatro papos destes grandes, e dos pequenos dez e doze, que poderám encher huuma grande arca. E em a terra firme há muitos rrobis e muito ouro; que com dez cruzados podês aquy comprar ouro por que dem em*

<sup>8</sup> Que aliás foi magnificamente estudada num volume da Academia de Marinha coordenado por José Manuel Garcia, (ed.), *A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

<sup>9</sup> Para uma análise exaustiva das primeiras notícias recolhidas pelos portugueses no Oriente, ver Antónnio Alberto Banha de Andrade, *Mundos novos do mundo: Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos descobrimentos geográficos portugueses*, 2 vols., Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

<sup>10</sup> [Álvaro Velho], *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama*, pp. 107 e ss.

<sup>11</sup> Sobre Gaspar da Gama, ver Luís Filipe Thomaz, “Gaspar da Gama e a génese da estratégia portuguesa do Índico”, in *D. Francisco de Almeida, 1º Vice-Rei português – Actas do IX Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia da Marinha, 2007, pp. 455-492.

*Calecut vinte e cinco; e há hy muita lacra e beijoim de duas maneira, branco e preto: val a farazala do branco três cruzados, e do preto hum e mêt; e prata que por dez cruzados vos dem em Calecut quinze: esta terra está de Calecut trinta dias de bom vento*<sup>12</sup>.

A segunda expedição portuguesa à Índia, conduzida por Pedro Álvares Cabral em 1500, trouxe algumas novidades, tanto na sua dimensão, como na sua composição e nos seus objectivos<sup>13</sup>. Já não se tratava de uma viagem meramente exploratória, mas de uma tentativa consistente de estabelecer uma base operacional na costa ocidental indiana, se necessário pela força das armas. Os episódios de natureza náutica, política e militar que preencheram esta segunda viagem portuguesa à Índia são bem conhecidos<sup>14</sup>. Destes episódios, lembraria apenas o descobrimento oficial do Brasil e o desaparecimento de Bartolomeu Dias no Cabo da Boa Esperança. Mas interessa-me aqui sobretudo sublinhar que prosseguiu então nos portos do Indostão o trabalho de recolha sistemática de notícias sobre o Oriente, com particular ênfase para informações de natureza estratégica relacionadas com a navegação e o comércio. Os mares orientais eram regularmente navegados desde há séculos, em todos os sentidos, pelo que, da parte portuguesa, se tratava sobretudo de recolher, traduzir e descodificar informações orais e escritas facultadas por pilotos e mercadores asiáticos. Assim se explica a rapidez da exploração da Ásia marítima: enquanto a exploração do Atlântico tardara cerca de 75 anos, medeiam apenas 15 anos entre a chegada de Vasco da Gama à Índia e o desembarque dos primeiros portugueses no litoral da China<sup>15</sup>.

É bem sabido que neste processo de transferência de conhecimentos, como hoje diríamos, se hão-de registar frequentes e numerosos equívocos. Mas é também sabido que começa então a nascer uma nova imagem do mundo, que ao correr do século XVI ganhar rigor e precisão<sup>16</sup>. Como resultado desta segunda expedição à Índia, foi produzido em Lisboa, entre 1501 e 1502, o planisfério português que serviria de modelo ao chamado *Planisfério de Cantino*, talvez a mais célebre de todas as produções cartográficas portuguesas quinhentistas. Também não irei debruçar-me sobre este monumento cartográfico, que foi já objecto de numerosos estudos<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> [Álvaro Velho], *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama*, p. 111.

<sup>13</sup> Sobre a expedição de Cabral, ver José Manuel Garcia, *Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo*, Mem Martins, Circulo de Leitores, 2001.

<sup>14</sup> Nomeadamente através de um volume publicado pela Academia de Marinha, desta vez sob a coordenação de Max Justo Guedes (ed.), *A Viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil, 1500- 1501*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003.

<sup>15</sup> A chegada dos portugueses à China é detalhadamente estudada em Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins: Portugal e a China no Século XVI*, Lisboa, Fundação Oriente, 2000.

<sup>16</sup> Ver alguns dos estudos incluídos em Maria da Graça Mateus Ventura & Luís Jorge Semedo de Matos (eds.), *As Novidades do Mundo: Conhecimento e representação na Época Moderna*, Lisboa, Edições Colibri, 2002.

<sup>17</sup> E muito recentemente foi tema da dissertação de doutoramento de Joaquim Alves Gaspar, *From the Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude Chart of the Atlantic: Cartometric Analysis and Modeling* (tese de doutoramento policopiada), Lisboa, Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação / Universidade Nova de Lisboa, 2010, disponível em [http://ciuhct.org/media/default/online/docs/thesis\\_joaquim\\_gaspar\\_2010-v2.pdf](http://ciuhct.org/media/default/online/docs/thesis_joaquim_gaspar_2010-v2.pdf) (acesso em 11-07-2015).

Mas importa reter aqui que a representação das regiões que se estendiam para leste de Ceilão (cf. Fig. 2<sup>18</sup>) baseava-se numa tentativa de reconciliação das notícias recolhidas nos portos do Malabar com as tradicionais concepções ptolemaicas correntes na Europa. Alguns topónimos que se podem relacionar com o “Peguo” surgem já na representação da grande península que configura a parte continental do Sudeste Asiático<sup>19</sup>. Importa também destacar que os portugueses registam não só informações textuais (nesta primeira fase limitadas sobretudo a cartas e relatórios), mas começam também a recolher informações cartográficas, de âmbito mais ou menos alargado em termos espaciais.



Fig. 2 - Detalhe do *Planisfério de Cantino*, 1502

<sup>18</sup> Carta desenhada por Luís Filipe Thomaz, incluída em Geneviève Bouchon & Luís Filipe Thomaz, *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy*, extra-texto “L'évolution de la représentation de la mer de Bangale dans la cartographie portugaise du premier tiers du XVIe siècle”, p. 1.

<sup>19</sup> Sobre as representações cartográficas europeias do Sudeste Asiático, ver Thomas Suarez, *Early Mapping of Southeast Asia*, Singapura, Periplus Editions, 1999.

Os primeiros contactos com os meios marítimos asiáticos tinham conduzido os portugueses a várias descobertas fundamentais<sup>20</sup>:

- a) Em primeiro lugar, na generalidade dos confrontos navais ocorridos, tinham podido constatar a enorme superioridade dos seus navios e da sua artilharia naval (o vitorioso binómio “*canhões e velas*”, estudado por Carlo M. Cipolla<sup>21</sup>);
- b) Depois, verificavam que o litoral indiano, do ponto de vista político, estava dividido entre numerosos potentados, alguns dos quais se confrontavam acerrimamente, sendo sempre possível, portanto, encontrar aliados locais, ou seja, espaço de manobra significativo;
- c) Em terceiro lugar, começam a entrever as imensas potencialidades dos tráficos locais e regionais, que, com investimentos e meios pouco significativos, permitiriam a obtenção de enormes lucros, por oposição à demorada, arriscada e dispendiosa carreira da Índia;
- d) Enfim, apercebem-se de que o intercâmbio de mercadorias, no mundo oriental, obedece a mecânicas desde há muito estabelecidas de oferta e de procura, com a existência de numerosas especializações regionais ou locais, que deveriam ser respeitadas por todos os que ali quisessem desenvolver negócios de natureza mercantil.

A partir de 1502, a carreira da Índia começa a funcionar com regularidade, começando a esboçar-se uma presença portuguesa permanente na Índia, com:

- O estabelecimento de feitorias;
- A construção de fortalezas;
- A nomeação de um funcionalismo militar e comercial;
- O estacionamento permanente de meios navais.

Principiava a tomar forma a estrutura reticular que mais tarde seria designada como Estado da Índia<sup>22</sup>.

O ano de 1502 trouxe uma novidade editorial, pois o impressor morávio Valentim Fernandes publicava em Lisboa uma curiosa colectânea de relatos de viagem, com o título de *Marco Paulo*, que para além da tradução portuguesa do relato de viagens do célebre veneziano incluía também narrativas de peregrinações orientais da autoria de dois

---

<sup>20</sup> Para uma síntese de problemas, ver Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese empire in Asia, 1500-1700: A political and economic history*, Londres, Longman, 1993; e ver também Luís Filipe Barreto, *Lavrar o mar: Os portugueses e a Ásia c.1480-c.1630*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

<sup>21</sup> Carlo M. Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, trad. Ana Mónica Faria de Carvalho & Francisco Contento Domingues, Lisboa, Gradiva, 1989.

<sup>22</sup> A respeito desta questão, ver os estudos incluídos em João Paulo Oliveira e Costa & Vítor Luís Gaspar Rodrigues (eds.), *A Alta Nobreza e a Fundação do Estado da Índia*, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa, 2004.

outros italianos, Nicolo de' Conti e Girolamo da Santo Stefano<sup>23</sup>. Todos faziam referências mais ou menos desenvolvidas à região oriental que mais tarde seria designada como Pegu, e nomeadamente o último, que baseava a sua curta descrição da “*grande cidade chamada Peyjo*” numa demorada residência naquelas partes, nos anos finais do século XV<sup>24</sup>. Contudo, o leitor interessado não conseguiria obter mais do que dados vagos, e alguns deles de natureza fantasiosa, sobre a realidade peguana.

O projecto imperial português previa o estabelecimento de bases operacionais em determinados centros estratégicos da Ásia marítima, ligados à produção e/ou distribuição de mercadorias de luxo. E um dos portos identificados foi Malaca, onde em 1509 aportou uma expedição comandada por Diogo Lopes de Sequeira. Este primeiro contacto não correu da melhor forma, como é bem sabido, e alguns portugueses ficaram detidos naquele grande empório da Península Malaia<sup>25</sup>. Durante o período de cativo, estes homens recolheram informações essenciais sobre a região de Malaca e as suas intensas ligações mercantis, que de alguma forma conseguiriam encaminhar para a Índia. Destaque especial merece uma conhecida carta de Rui de Araújo, dirigida a Afonso de Albuquerque em inícios de 1510. Por um lado, continha notícias essenciais sobre as defesas de Malaca; por outro lado, referia-se às comunidades mercantis ali residentes e aos principais produtos por elas transaccionados. O Pegu, evidentemente, figurava como um dos parceiros mercantis de Malaca, sendo apresentado como produtor de arroz, lacre, almíscar e rubis, e como grande consumidor de pimenta<sup>26</sup>.

Entretanto, em finais de 1510 era publicado em Roma o *Itinerario de Ludovico de Varthema*, relato supostamente vivencial das extensas viagens realizadas pelo seu autor através do Oriente<sup>27</sup>. O viajante bolonhês, depois de peregrinar pelo litoral asiático entre 1503 e 1508, regressara à Europa pela rota do Cabo, a bordo de um navio português. De novo em Itália, publicara um extenso relato das suas andanças, que conheceu um assinalável sucesso, através de sucessivas edições e traduções. O *Itinerario* incluía uma secção sobre o Pegu, onde Varthema alegadamente estanciara<sup>28</sup>. As notícias transmitidas são de natureza bastante genérica, com um tom claramente romanesco, sendo a referência à existência de rubis naquele reino o aspecto mais relevante. Mas não está totalmente

---

<sup>23</sup> Marco Polo & outros, *Marco Paulo*, ed. Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1922. Sobre esta importante colectânea, ver António Alberto Banha de Andrade, *Mundos novos do mundo*, vol. 1, pp. 325-364.

<sup>24</sup> *Marco Paulo*, fl. 97.

<sup>25</sup> Ver, sobre o relacionamento dos portugueses com Malaca nestes primeiros momentos, Luís Filipe Thomaz, *Early Portuguese Malacca*, trad. Manuel Joaquim Pintado & Maria Pia Mozart Silveira, Macau, Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses & Instituto Politécnico de Macau, 2000.

<sup>26</sup> Ver Artur Basílio de Sá (ed.), *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia*, 6 vols., Lisboa, Agência Geral do Ultramar & Instituto de Investigação Científica Tropical, 1954-1988, vol. 1, pp. 20-31.

<sup>27</sup> Ver a recente edição *Voyage de Ludovico di Varthema en Arabie et aux Indes orientales (1503-1508)*, ed. Paul Teyssier, Jean Aubin & outros, Paris, Chandeigne & Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

<sup>28</sup> *Voyage de Ludovico di Varthema*, pp. 199-204.

apurado se de facto o escritor italiano visitou aquela região asiática, podendo as suas descrições resultar de informes em segunda mão, orais ou escritos<sup>29</sup>. Algumas das suas fontes poderiam encontrar-se, por exemplo, nos relatos de Nicolo de' Conti e de Girolamo da Santo Stefano incluídos na já referida colectânea *Marco Paulo*, publicada em Lisboa em 1502, que Varthema poderia ter conhecido através dos seus contactos com os portugueses, quer em Goa, quer em Lisboa.

Os portugueses regressariam a Malaca em 1511, agora sob o comando de Afonso de Albuquerque, um dos grandes responsáveis pela construção do Estado da Índia<sup>30</sup>. Desta vez, as forças lusitanas estavam de volta para conquistarem a cidade e para ali estabelecerem uma base operacional fortificada. Uma gravura um pouco mais tardia da autoria do cronista Gaspar Correia (cf. Fig. 3) revela-nos os traços essenciais da metrópole malaia, que durante mais de um século se manteria nas mãos da Coroa lusitana<sup>31</sup>.

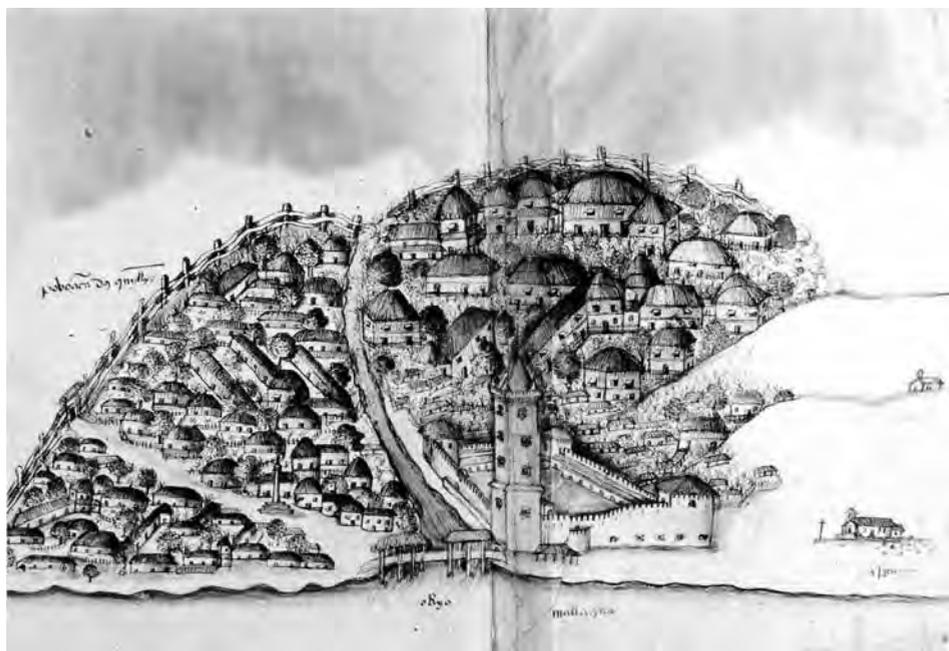


Fig. 3 - Gaspar Correia, Desenho da Fortaleza de Malaca, 1ª metade do século XVI

<sup>29</sup> Sobre Varthema e a questão da sua credibilidade, ver Joan-Pau Rubiés, *Travel and Ethnology in the Renaissance: South India Through European Eyes, 1250-1625*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, pp. 125-163.

<sup>30</sup> A carreira de Albuquerque foi sintetizada por Geneviève Bouchon, *Albuquerque, le lion des mers d'Asie*, Paris, Desjonquères, 1992; sobre a conquista da cidade malaia, ver Vítor Luís Gaspar Rodrigues & João Paulo Oliveira e Costa, *Conquista de Malaca, 1511*, Lisboa, Tribuna da História, 2012.

<sup>31</sup> Para uma reprodução e análise desta gravura, ver Rui Manuel Loureiro, "Historical Notes on the Portuguese Fortress of Malacca (1511-1641)", *Revista de Cultura / Review of Culture*, n. 27, 2008, pp. 78-95.

A posse de Malaca irá abrir aos portugueses as grandes rotas mercantis que dali partiam em todas as direcções, rumo às margens do Golfo de Bengala, rumo às ilhas da Insulíndia, à Península Indochinesa e rumo aos portos do Mar do Sul da China. O próprio Afonso de Albuquerque, antes de regressar à Índia, teve a preocupação de despachar emissários para vários reinos e potentados do Sudeste Asiático, no sentido de assegurar a manutenção de todas as ligações comerciais anteriormente existentes<sup>32</sup>. A caminho do Pegu terá seguido ainda em 1511 um tal Rui Nunes da Cunha, encarregado de contactar o soberano local e de com ele estabelecer as bases de um bom entendimento futuro. Pouco se sabe sobre esta missão exploratória, mas Rui Nunes viajou até Tenasserim com um outro emissário português que se dirigia ao Sião, e depois continuou para o Pegu pelos seus próprios meios. Só regressaria a Malaca em 1513, em circunstâncias que já veremos. Entretanto, Duarte Fernandes, um dos portugueses que haviam ficado cativos em Malaca em 1509, foi também em 1511 despachado para o Sião, como emissário do nascente Estado da Índia. Desempenhou-se bem da missão, logrando estabelecer relações cordiais e pacíficas com o monarca siamês Rama T'ibodi II<sup>33</sup>. Curiosamente, um bibliógrafo mais tardio atribui a este Duarte Fernandes uma *Relação do reino do Pegu*<sup>34</sup>, mas tal manuscrito, se eventualmente chegou a existir, ainda não foi localizado<sup>35</sup>.

A geografia das viagens portuguesas a partir de Malaca, nesta fase, relaciona-se intimamente com a localização dos grandes centros produtores e distribuidores de mercadorias de luxo e de bens de primeira necessidade. Por um lado, buscava-se o cravinho, a noz-moscada e a maçã, o almíscar e o benjoim, a cânfora e o lacre, as sedas e as porcelanas, e tantas outras mercadorias exóticas, que poderiam ser exportadas para a Europa com enormes lucros, ou mesmo transaccionadas em outros portos asiáticos. Por outro lado, a cidade de Malaca necessitava desesperadamente de alimentos, pois era uma terra quase estéril, que de forma alguma produzia mantimentos suficientes para consumo dos seus próprios habitantes. Além do mais, este entreposto agora sob domínio português não podia sobreviver sem um suprimento regular dos mais variados produtos de uso quo-

<sup>32</sup> As primeiras embaixadas portuguesas estão cuidadosamente documentadas em Ronald Bishop Smith, *The first age of the Portuguese embassies, navigations, and peregrinations to the kingdoms and islands of Southeast Asia, 1509-1521*, Bethesda, Maryland, Decatur Press, 1968. Sobre a presença portuguesa no Sudeste Asiático, ver alguns dos estudos reunidos em Luís Filipe Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994.

<sup>33</sup> Sobre os primeiros contactos com o Sião, ver Maria da Conceição Flores, *Os Portugueses e o Sião no Século XVI*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda & Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995.

<sup>34</sup> De facto, umas «relaciones de Pegu» atribuídas a Duarte Fernandes são referidas por Francisco de Herrera Maldonado, na tradução espanhola que publicou em Madrid em 1620 da *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto (originalmente impressa em Lisboa em 1614). Ver Marcela Londoño Rendón, “La biblioteca oriental de Francisco de Herrera Maldonado”, *Studia Aurea*, vol. 4, 2010, pp. 105-137 (cf. p.115).

<sup>35</sup> Duarte Fernandes, decerto pelas suas qualidades diplomáticas e pelos seus conhecimentos linguísticos, foi poucos anos mais tarde integrado na comitiva de Tomé Pires, quando em 1517 este desembarcou em Cantão como primeiro embaixador português à China; contudo, «falleceo na serra hindo já doente», no caminho para Pequim (cf. Rui Manuel Loureiro, *Cartas dos cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1992, p. 39). Tomé Pires será referido já de seguida.

tidiano, indispensáveis ao bom funcionamento de uma fortaleza e de uma marinha de guerra, como salitre e enxofre, amarras, madeiras, bréu, estopa, âncoras e outros variados apetrechos navais<sup>36</sup>.

O Pegu é desde logo identificado como um dos importantes interlocutores mercantis de Malaca, e surge representado pela primeira vez numa carta de Francisco Rodrigues, que terá sido desenhada em Malaca, em 1511 ou 1512, quando este jovem cartógrafo ali estanciou, antes ou depois de participar na expedição que António de Abreu conduziu às ilhas de Maluco (cf. Figs. 4 e 5).

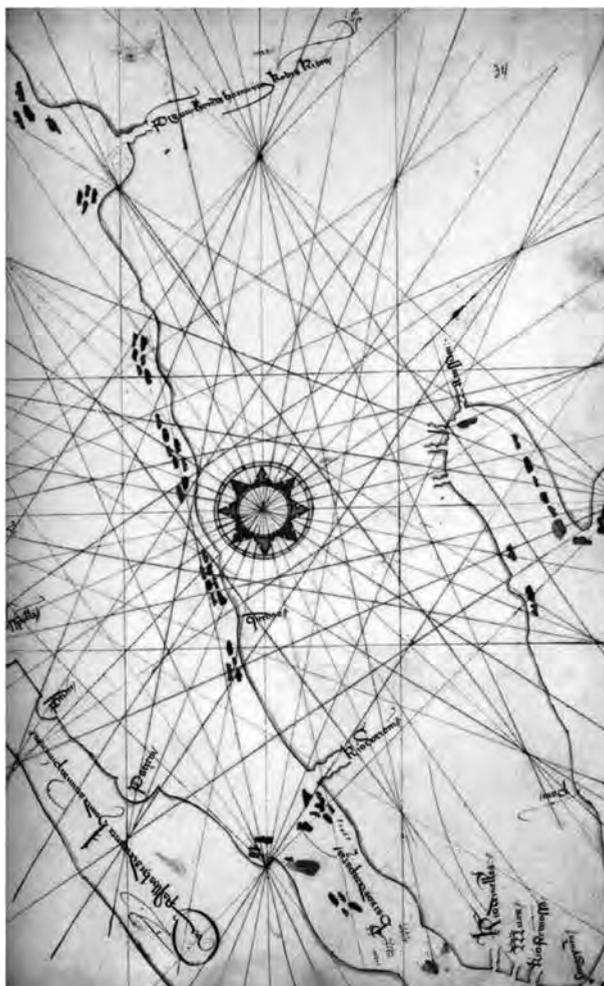


Fig. 4 - Carta do *Livro de Francisco Rodrigues*, 1512

<sup>36</sup> Para todas estas questões, além das obras de Luís Filipe Thomaz anteriormente citadas, ver Marie Antoinette P. Meilink-Roelofs, *Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, Haia, Martinus Nijhoff, 1962.

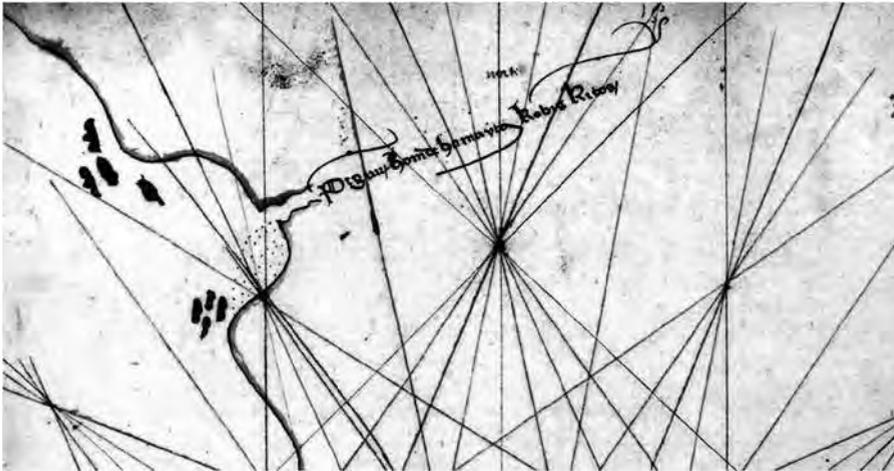


Fig. 5 - Pormenor de carta do *Livro de Francisco Rodrigues*, 1512

Esta carta, onde surge a significativa legenda “*Pegou homde ha muytos Robys Ricos*”, faz parte do chamado *Livro de Francisco Rodrigues*, extraordinário atlas que reúne um importante conjunto de cartas, mapas e desenhos, juntamente com roteiros e tabelas náuticas<sup>37</sup>. Os referidos materiais, que foram produzidos entre 1511 e 1515 pelo jovem técnico português, enquanto viajava ao longo de todo o litoral asiático, entre o Mar Vermelho e as ilhas de Maluco, configuram aquilo a que o seu recente editor, José Manuel Garcia, designou como “*o primeiro atlas moderno*”.

Dada a importância desde logo atribuída pelos portugueses ao Pegu, uma das várias expedições organizadas em 1512 pelo novo capitão português de Malaca, Rui de Brito Patalim, ruma a Martabão, que era então o principal porto peguano. Uma outra expedição seguirá o mesmo caminho em 1514. Ambas são lideradas pelo feitor Pero Pais, a bordo de embarcações armadas a meias entre os representantes da Coroa lusitana e um rico mercador local, conhecido como Nina Chatu<sup>38</sup>. Tratava-se de aproveitar os contactos e as dinâmicas comerciais das comunidades estrangeiras residentes em Malaca e de, simultaneamente, partilhar os eventuais riscos de expedições que para os portugueses eram ainda exploratórias.

Diversos documentos relacionados com estas duas expedições foram há décadas publicados por Luís Filipe Thomaz (é uma das obras a que acima fiz referência<sup>39</sup>), e entre

<sup>37</sup> José Manuel Garcia (ed.), *O Livro de Francisco Rodrigues: O Primeiro Atlas do Mundo Moderno*, Porto, Editora da Universidade do Porto, 2008, pp. 92-93 e fl. 34. Refira-se que a obra inovadora de Francisco Rodrigues, embora fosse conhecida desde os trabalhos cartográficos do Visconde de Santarém no século XIX (cf. *Atlas du Viconte de Santarém*, ed. Martim de Albuquerque, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1989), só muito recentemente foi publicada na íntegra.

<sup>38</sup> Sobre Nina Chatu, ver o estudo de Luís Filipe Thomaz, *Nina Chatu e o comércio português em Malaca*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1976.

<sup>39</sup> Luís Filipe Thomaz, *De Malaca a Pegu: viagens de um feitor português (1512-1515)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1966.

si apresentam-nos um retrato detalhadíssimo das primeiras trocas comerciais realizadas pelos portugueses em terras do Pegu, com informações sobre protocolos oficiais, procedimentos e direitos alfandegários, mercadorias importadas e exportadas, preços, pesos e medidas, despesas e formalidades relacionadas com a ancoragem e estadia (mantimentos, contratação de pessoal local, presentes a oficiais, reparação de embarcações), e muitos outros dados de enorme relevância. Hoje, através de uma simples ligação à internet, podemos ter rápido acesso aos documentos originais, que estão guardados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, como este *Livro de receita e despesa de Pero Pais*<sup>40</sup> (cf. Fig. 6).



Fig. 6 - *Livro de Pero Pais*, 1512

Entretanto, valerá talvez a pena referir que o escrivão da primeira viagem ao Pegu, e responsável por este documento, era um tal Jorge Álvares, que em 1513 haveria de ser o primeiro português a atingir à China<sup>41</sup>. Outro dos nomes que surge neste documento é o de “*thome pirez contador*”, o célebre boticário Tomé Pires, a quem voltaremos já de seguida.

Nestes documentos, o Pegu emerge como um destino mercantil primordial, pois tanto produzia bens de primeira necessidade (e era o caso do arroz e do azeite de peixe), como exportava mercadorias valiosas, de origem local ou oriundas de regiões mais interiores (e era o caso do lacre, do almíscar, do benjoim, dos rubis). Para além do mais, o

<sup>40</sup> Para acesso ao documento: [antt.dglab.gov.pt](http://antt.dglab.gov.pt). Ver Luís Filipe Thomaz, *De Malaca a Pegu*, pp. 59-158.

<sup>41</sup> Sobre Álvares, ver Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 141-164.

Pegu era então um importante centro de construção naval, onde os portugueses poderiam adquirir embarcações de tipo asiático. Aliás, na viagem de 1512 foi adquirido no Pegu um junco que no ano seguinte levaria Jorge Álvares à China. O *Livro de receita e despesa de Pero Paes* inclui dados preciosos sobre a aquisição desta embarcação, detalhando quantidades e preços de todas as componentes:

Casco	tábuas, canas, madeira, ferro, pregos
Aparelho	vergas, esteiras, canas, rotas, esparta, ferro para âncoras, paus para âncoras e lemes, pás para remos
Calafetagem	azeite de peixe, breu, cal, carvão, estopa, esteiras, palmeiras
Ferramentas	pás de ferro, painelas, cestos
Trabalho	ferreiros, serradores, calafates, cavadores, carregadores, mantimentos
Direitos	direitos, presentes

Em 1513, de regresso a Malaca depois da sua primeira viagem, Pero Pais trouxe consigo o enviado Rui Nunes da Cunha. Para além das mercadorias adquiridas durante a expedição, os dois portugueses traziam também importantes e inéditas notícias sobre o Pegu, que se apressaram a transmitir aos seus conterrâneos. Em Janeiro de 1514 o capitão de Malaca remetia algumas dessas informações a Afonso de Albuquerque, escrevendo nomeadamente sobre os peguanos: “*he gente simpres; sabem bem a mercadoria; [...] he gente mansa e rustica, de boa vontade; a terra he boa pera nosso trato*”<sup>42</sup>; escrevia também a Dom Manuel I, referindo que “*El-rey de Pegu he nosso amigo, tem grande terra, he rey cafre, he boa gente; [...] sam homens pacíficos, sabem a mercadoria, he terra que mais firme trato tem com Malaca*”<sup>43</sup>.

Mas em Malaca encontrava-se então um dos homens que será essencial na compilação e na difusão das primeiras notícias circunstanciadas sobre o mundo asiático que estava a ser desvendado pelos portugueses. Refiro-me ao boticário Tomé Pires, já antes mencionado, que estava naquele porto luso-malaio desde meados de 1512, onde desempenhava funções relacionadas com o tráfico de drogas e especiarias. Sabemos que participou em pelo menos uma viagem aos portos da ilha de Java, mas não há informações seguras sobre outras regiões que tenha visitado durante o período de residência em Malaca<sup>44</sup>. Apenas sabemos que ao regressar à Índia, em princípios de 1515, levava já consigo o manuscrito da *Suma Oriental* (cf. Fig. 7), um extenso tratado geográfico sobre a Ásia marítima, “*do maar Roxo athee os chijs*”, que conseguira compilar graças às notícias recolhidas em Malaca<sup>45</sup>.

<sup>42</sup> Artur Basílio de Sá (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. 1, p. 45.

<sup>43</sup> Artur Basílio de Sá (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. 1, p. 68.

<sup>44</sup> Ver Rui Manuel Loureiro, “O Sudeste Asiático na *Suma Oriental* de Tomé Pires”, *Revista de Cultura / Review of Culture*, n. 4, 2002, pp. 107-123.

<sup>45</sup> Ver a reprodução do códice da *Suma Oriental*, que se encontra na Bibliothèque de l’Assemblée nationale, em Paris, em <http://archives.assemblee-nationale.fr/bibliotheque/manuscripts/index.htm> (acesso em 11-07-2015).

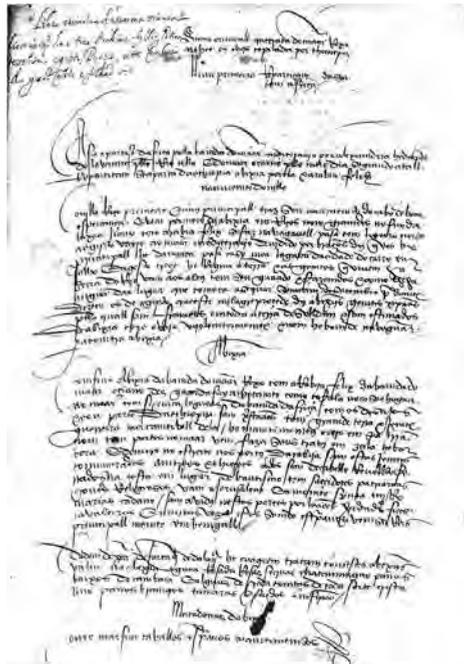


Fig. 7 - *Suma Oriental* de Tomé Pires, 1515

Este porto luso-malaio, como se situava na confluência de distintas regiões asiáticas – “em começo de muitas monções e cabo de muitas monções”, como escrevia Jorge de Albuquerque no mesmo ano de 1515<sup>46</sup> –, era um extraordinário centro de recolha de informações sobre o mundo oriental. E o boticário português, fazendo uso de dados recolhidos sobretudo em Malaca, junto de informadores europeus e asiáticos, conseguira produzir uma obra absolutamente inovadora, que, pelo seu conteúdo e pela minúcia das informações, vinha revolucionar totalmente o saber geográfico europeu sobre o Oriente. O manuscrito completo da *Suma Oriental*, curiosamente, conserva-se em Paris, na mesma biblioteca e no mesmo códice onde se encontra o *Livro* de Francisco Rodrigues<sup>47</sup>.

Relativamente ao Pegu, a *Suma Oriental* (pp.229-237) sistematizava todas as notícias que haviam sido colhidas quer em Malaca, quer na primeira viagem efectuada àquele reino, quer junto de diversos informadores que haviam visitado aquele reino<sup>48</sup>. Em primeiro lugar, Tomé Pires confirmava que o “*Pegu he Regno De Jemtios*”, desta-

<sup>46</sup> Artur Basílio de Sá (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. 1, p. 76.

<sup>47</sup> Sobre Pires e a sua obra, ver Rui Manuel Loureiro, “Tomé Pires: boticário, tradadista e embaixador”, in Roberto Carneiro & Guilherme d’Oliveira Martins (eds.), *China e Portugal - Cinco séculos de relacionamento: uma leitura académica*, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2014, pp. 23-36.

<sup>48</sup> A descrição do Pegu encontra-se em Armando Cortesão (ed.), *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1978, pp. 229-237. Para uma análise das primeiras notícias portuguesas, ver Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe: Volume I – The Century of Discovery*, Chicago, The University of Chicago Press, 1994, pp. 539-560.

cando que se tratava de uma área não islamizada. Depois, identificava os três principais portos peguanos, que eram Cosmim (“*coximim*”), Dogom (“*dagam*”) e Martabão (“*martamame*”), sublinhando que cada um deles era governado por um “*toledam*”. Estes portos correspondem aproximadamente aos actuais Bassein, Syriam (nas proximidades de Rangum) e Martaban, na Baixa Birmânia. De seguida, registava um sem-número de informações de carácter mercantil, desde os principais produtos disponíveis, com os respectivos preços e direitos alfandegários, as moedas, os pesos e as medidas, até às mais relevantes importações. Enfim, Tomé Pires apresentava uma verdadeira geografia comercial daquele reino asiático. Vinha depois uma referência ao soberano local, que residia “*na çidade de peegui*”, que ficava no “*sertão*”, e que tinha “*gramde copea Dalifantes*”. Por fim, a *Suma Oriental* avançava com alguns elementos de natureza antropológica, caracterizando a aparência física e o traje dos homens e das mulheres do Pegu. Tomé Pires sublinhava ainda um curioso costume dos homens do Pegu: “*todo peegui fidalguo E outra Jemte segumdo he Riqua trazem em sua natura casquavees os Senhores trazem ate noue Douro De fremosos toôs De tipres & contras tenores Do tamanho Dameixeas alvares de nossa terra E asy os que nõ podem Douro E de prata por pobres trazem de chumbo & de fruseleira*”<sup>49</sup>. Tratava-se de um curiosíssimo hábito peguano, que despertou sobremaneira a curiosidade dos portugueses, pelo seu carácter exótico e invulgar, e que seria posteriormente destacado por outros autores<sup>50</sup>.

Pouco depois, na Índia, Duarte Barbosa, um outro noticiarista, confirmaria e desenvolveria estas notícias, no seu *Livro das cousas da Índia*, que a partir de 1516 conheceu sucessivas versões manuscritas<sup>51</sup>. O feitor português residente em Cananor referia-se aos principais portos do Pegu, às mercadorias transaccionadas, aos hábitos e costumes das gentes locais, e descrevia nomeadamente, com algum detalhe, o “*torpe custume*” dos pegus acima referido, que consistia na inserção de guizos metálicos no pénis dos adultos<sup>52</sup>. De acordo com Barbosa, os pegus:

*trazem em suas naturas uns escarves redondos cerrados muito grandes, coseitos e soldados antre a carne e o coiro por fazerem grã soma de natura, e trazem destes tres e cinco e sete, deles d'ouro e deles de prata e de metal que, quando andam pelas praças e ruas vão soando, e hão isto por grande honra e gentileza. E as molheres folgam muito com eles e nam querem homens que os nam tenham*<sup>53</sup>.

<sup>49</sup> Armando Cortesão (ed.), *A Suma Oriental de Tomé Pires*, p. 235.

<sup>50</sup> Existe uma significativa bibliografia sobre este costume peguano: ver Donald E. Brown, James W. Edwards & Ruth P. Moore, *The Penis Inserts of Southeast Asia: An Annotated Bibliography with an Overview and Comparative Perspectives*, Berkeley, Center for South and Southeast Asia Studies, 1988.

<sup>51</sup> Sobre Duarte Barbosa e o seu livro, ver Luís Filipe Barreto, “Duarte Barbosa e Tomé Pires: Os Autores das Primeiras Geografias Globais do Oriente”, in Berta Ares Queija & Serge Gruzinski (eds.), *Entre dos Mundos: Fronteras Culturales y Agentes Mediadores*, Sevilha, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1997, pp. 177-192.

<sup>52</sup> Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa, 2 vols., Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996-2000, vol. 2, p. 338.

<sup>53</sup> Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa*, vol. 2, pp. 337-338.

O noticiarista lusitano mencionava também uma outra mercadoria importante oriunda da região do Pegu, as célebres jarras martabanas, grandes recipientes de loiça vidrada. Estas jarras, que tomavam o seu nome do porto de Martabão, passarão de imediato a ser utilizadas pelos portugueses a bordo dos seus navios, para o transporte de todo o tipo de líquidos e sólidos<sup>54</sup>.

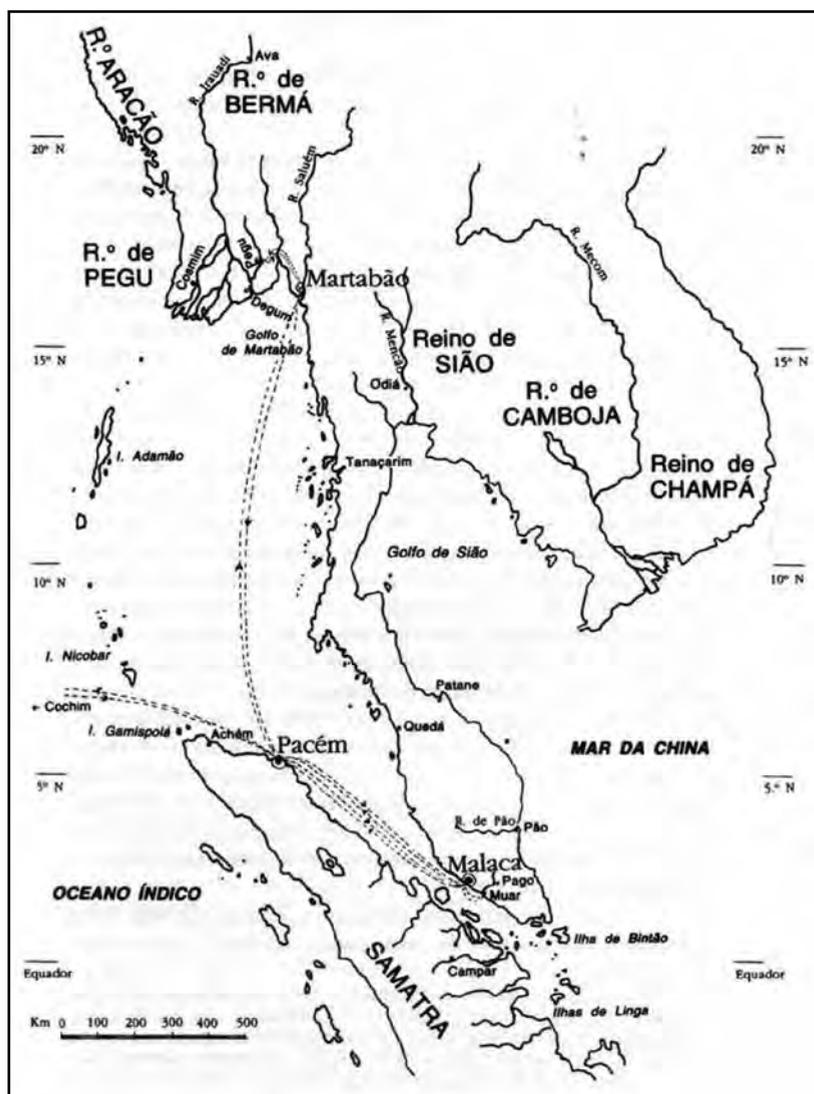


Fig. 8 - A viagem de António Correia ao Pegu, 1519

<sup>54</sup> A respeito da utilização das jarras de Martabão pelos portugueses, ver Rainer Daehnhardt, *Potes de Especiarias nas Naus das Carreiras das Índias do Século XV ao Século XVIII*, Lisbon, Grupo de Amigos do Museu de Marinha, 1997.

Aparentemente, estavam criadas as condições para que as relações entre Malaca e o Pegu se desenvolvessem de forma harmoniosa. Contudo, em 1516 registar-se-ia um incidente algo complicado, por ocasião da viagem de Henrique de Leme a Martabão. Este capitão, depois de no caminho ter capturado um junco pertencente a mercadores peguanos, viu-se envolvido em violentos confrontos com forças do rei do Pegu, a quem os referidos mercadores haviam apresentado queixa do sucedido. A partir de então, as relações entre Malaca e o Pegu desenvolver-se-iam quase sempre debaixo de alguma tensão, e os portugueses não seriam autorizados a estabelecer uma feitoria nos portos daquele reino. Em 1519, para lá rumou uma embaixada conduzida por António Correia, que tentaria normalizar a situação. Também esta missão, simultaneamente diplomática e comercial, foi cuidadosamente estudada por Luís Filipe Thomaz com base em documentos de arquivo<sup>55</sup>, e não valerá a pena analisá-la em pormenor (cf. Fig. 8<sup>56</sup>). Bastará referir que António Correia conseguiu assinar um tratado de paz com o soberano do Pegu, mas a imagem da propensão dos portugueses para actividades violentas ficara definitivamente registada, sendo utilizada pelos seus rivais muçulmanos, oriundos sobretudo de Cambaia. Talvez valha a pena referir um pormenor da cerimónia de assinatura do tratado, que se revestiu de toda a solenidade e foi realizada num templo local: os portugueses prestaram o seu juramento sobre um exemplar do *Cancioneiro Geral* de Garcia de Resende, decerto o livro de mais aparato disponível a bordo das suas embarcações<sup>57</sup>.

Entretanto, o Pegu passou a figurar com regularidade na cartografia portuguesa da época, embora de uma forma sempre básica, reduzida ao contorno do litoral e a alguns topónimos, sem outros pormenores dignos de relevo. Vejam-se apenas os exemplos de uma carta do chamado *Atlas Miller*, atribuído a Lopo Homem e aos Reinéis, de 1519, e outra carta atribuída a Gaspar Viegas, de 1537: em ambas surgem topónimos localizados no litoral do reino do Pegu<sup>58</sup>. Do ponto de vista iconográfico, as fontes de origem portuguesa sobre a Ásia, nesta época, são extremamente pobres, e para toda a primeira metade do século XVI apenas possuímos uma imagem de origem luso-indiana de um casal peguano (cf. Fig. 9), com a legenda “*Jente do Reino de pegu gintios chamão se pegus*”, que aparece integrada no chamado *Códice Casanatense 1898*<sup>59</sup>.

<sup>55</sup> Luís Filipe Thomaz, *A viagem de António Correia a Pegu em 1519*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1976.

<sup>56</sup> Este mapa figura na obra de Luís Filipe Thomas, *A viagem de António Correia*, p. 23.

<sup>57</sup> Sobre este autor e a respectiva obra, ver Garcia de Resende, *Livro das Obras de Garcia de Resende*, ed. Evelina Verdelho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

<sup>58</sup> Para reprodução da carta de Lopo Homem / Reineis, cf. Catherine Hofmann, Hélène Richard & Emmanuelle Vagnon (eds.), *L'âge d'or des cartes marines: Quand l'Europe découvrait le monde*, Paris, Seuil & Bibliothèque nationale de France, 2012, pp. 186-187; para reprodução da carta de Gaspar Viegas, cf. Armando Cortesão & Avelino Teixeira da Mota (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 vols., Lisboa, Imprensa Nacional- Casa da Moeda, 1988, vol. 1, est. 51C.

<sup>59</sup> Para uma reprodução deste Códice, ver Luís de Matos, *Imagens do Oriente no século XVI: Reprodução do códice português da Biblioteca Casanatense*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1985 (cf. gravura LXIX).



Fig. 9 - Gravura do *Códice Casanatense 1889*

Trata-se de um álbum preparado na Índia por volta de 1548, que se conserva em Roma, precisamente na Biblioteca Casanatense, e que inclui imagens de todos os povos orientais com os quais os portugueses se relacionavam. A organização deste álbum tem sido atribuída a Garcia de Sá, um fidalgo que governou o Estado da Índia em 1548-1549, mas hoje é possível avançar com outras sugestões, e nomeadamente associar o nome do célebre naturalista Garcia de Orta a esta curiosa produção artística<sup>60</sup>.

O *Códice Casanatense* é contemporâneo de um anónimo *Livro das cousas da Índia e do Japão*, que reúne um alargado conjunto de informações de natureza geográfica e antropológica sobre muitas regiões orientais, e nomeadamente sobre o Pegu. Trata-se de um manuscrito da Biblioteca Municipal de Elvas, cuja organização também tem sido atribuída a Garcia de Sá<sup>61</sup>. Relativamente ao Pegu, este interessante códice manuscrito contém uma informação de um tal Álvaro de Sousa sobre a forma de produzir lacre, um procedimento que andava rodeado de algum mistério e que suscitou a curiosidade de diversos observadores portugueses:

*Em huu certo tempo do ano vem huuas formyguas, voamdo asy como agudes, comer as folhas de huuas arvores do tamanho de nogueyras, e a folha à maneyra de era, as quoaes arvores,*

<sup>60</sup> Ver Rui Manuel Loureiro, "Information networks in the *Estado da Índia*, a case study: Was Garcia de Orta the organizer of the *Codex Casanatense 1889*?", *Anais de História de Além-Mar*, vol. 13, 2013, pp. 41-72.

<sup>61</sup> A. Almeida Calado (ed.), "Livro das cousas da Índia e do Japão", *Boletim Geral da Universidade de Coimbra*, vol. 24, 1960, pp. 1-138.

*se lhe dão huu golpe, deytão aguoá como samgue e em saymdo coalhase loguo; asy como as formyguas comem, vamse por em outras arvores fazer seus casulhos pera cryarem e, amtes que a cryamça seja pera fogyr, cortão os ramos e asy estão no chão até se sequarem, e como estão sequos amda muyta gemte quebramdo os paos do tamanho que estão cheos de lacré<sup>62</sup>.*

O Pegu, embora tivesse entrado definitivamente na esfera geográfica das navegações portuguesas, não suscitou demasiado interesse ao Estado da Índia, cujos oficiais tinham podido constatar que seria demasiado complicado e dispendioso ali estabelecer um entreposto fortificado. Apenas se pretendia que o movimento mercantil entre Malaca e os portos peguanos se mantivesse fluído, por forma a manter a praça luso-malaio devidamente abastecida de bens de primeira necessidade. E ao que tudo indica esse movimento não se interrompeu, mantendo-se as ligações de ‘cabotagem’ em funcionamento pleno, por interesse de ambas as partes. Entretanto, as fontes portuguesas (e nomeadamente o chamado *Registo da Casa da Índia*) referem que em breve começaria a funcionar uma “viagem da Índia para o Pegu”, ao menos a partir de 1538, que à semelhança de outras viagens mercantis orientais era atribuída pela Coroa portuguesa aos seus servidores, como forma de recompensa por serviços prestados<sup>63</sup>.

As trocas mercantis com o Pegu permitiam o abastecimento de Malaca em diversos bens de primeira necessidade, para além de facultarem aos mercadores portugueses o acesso a produtos raros e valiosos, tais como o lacre, acima referido, ou os rubis, pedras preciosas que já eram mencionados na carta de Francisco Rodrigues. Na segunda metade do século XVI, mais concretamente em 1563, o físico e naturalista português Garcia de Orta publicava em Goa uma volumosa obra a que deu o título de *Colóquios dos simples e drogas e cousas medicinais da Índia*, e que resultava de cerca de três décadas de experiência asiática<sup>64</sup>. Mais do que um tratado de história natural, tratava-se de uma verdadeira enciclopédia de assuntos orientais, na qual, naturalmente, figuravam diversas referências ao Pegu. Garcia de Orta, durante o seu longo período de residência oriental, nunca viajou para o Pegu, mas com base em notícias fornecidas por diversos observadores (entre os quais figurava o Álvaro de Sousa acima referido), sublinhava a importância económica do Pegu no contexto das redes mercantis luso-asiáticas, e nomeadamente no fornecimento de produtos exóticos como o marfim, o lacre, o almíscar e os rubis<sup>65</sup>.

A viagem do Pegu continuou a ser atribuída regularmente pela Coroa portuguesa, apesar das enormes convulsões internas que aquele reino asiático viveu na década de 1530, com a queda da dinastia mon e a unificação dos vários estados da região pelo

<sup>62</sup> A. Almeida Calado (ed.), “Livro das cousas da Índia e do Japão”, p. 73.

<sup>63</sup> Luciano Ribeiro (ed.), *Registo da Casa da Índia*, 2 vols., Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954-1955, n. 302.

<sup>64</sup> Garcia de Orta, *Colóquios dos simples e drogas da Índia*, ed. Conde de Ficalho, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, vol. 1, pp. 304-314.

<sup>65</sup> Ver Teresa Nobre de Carvalho, “Local knowledge in Portuguese words: Oral and manuscript sources of the *Colloquies on the simples* by Garcia de Orta”, *HOST – Journal of History of Science and Technology*, vol. 8, 2013, pp. 13-28.

soberano birmanês Tabinshweihti (a que as nossas fontes chamam o “*Bramá*”)<sup>66</sup>. Aliás, é curioso verificar que houve uma intensa participação de mercenários portugueses nestes conflitos, por vezes em lados opostos dos campos de batalha. Trata-se do lado menos conhecido da expansão portuguesa no Oriente, o chamado império sombra, constituído por aventureiros portugueses que abandonavam o serviço do Estado da Índia para se dedicarem a outras actividades, quer por conta própria, quer ao serviço de potentados orientais<sup>67</sup>. Os mercenários portugueses eram especialmente apreciados pelo seu conhecimento e experiência com armas de fogo, que de resto foram abundantemente utilizadas nos conflitos birmaneses. As crónicas portuguesas mais tardias referem-se a estes eventos, mas não existe ainda um estudo devidamente documentado e organizado sobre a participação lusitana nas guerras que nas décadas de 1530 e 1540 ocorreram na Birmânia<sup>68</sup>. Fernão Mendes Pinto foi um dos muitos aventureiros que andaram por estas partes, e a sua *Peregrinação* (que só seria publicada bastante mais tarde, em 1614) é uma fonte essencial para os eventos deste período<sup>69</sup>.

Relativamente às obras que foram impressas em tipografias portuguesas antes de meados do século XVI, a única referência ao Pegu que pude identificar surge no Livro das obras de Garcia de Resende, impresso em Lisboa em 1545. Na «Miscelânea», uma espécie de apêndice poético que tinha sido preparado por volta de 1534 pelo cronista português, surgem uns curiosos versos dedicados ao Pegu:

*Há também costumes tais / em Pegu, que homens competem / a qual deles teraa mais / em seus membros genitais / cascaveis, onde hos metem / ha sua carne cortando / e por tempo se soldando / ficam dentro entremetidos / dizem que sam mais queridos / das femeas assi usando*<sup>70</sup>.

Vemos que o curioso hábito de introduzir aquilo a que hoje se chamaria *piercings* nos órgãos genitais masculinos foi o único costume do Pegu que despertou a atenção de Garcia de Resende na sua abordagem poética do mundo oriental. Refira-se de passagem que anos mais tarde, em 1572, esta mesma referência ao Pegu voltaria a aparecer n’Os

<sup>66</sup> Ver uma tentativa de síntese em Pamaree Surakiat, “Thai-Burmese Warfare during the Sixteenth Century and the Growth of the First Toungoo Empire”, *Journal of the Siam Society*, vol. 93, 2005, pp. 69-100; e ver também Jacques Leider, “The Portuguese Communities along the Myanmar Coast”, *Myanmar Historical Research Journal*, vol. 19, n. 2, 2002, pp. 53-88.

<sup>67</sup> Sobre esta noção de ‘império sombra’, ver George Winius, “The ‘Shadow Empire’ of Goa in the Bay of Bengal”, *Itinerario*, vol. VII, n. 2, 1983, pp. 83-101.

<sup>68</sup> Para um esboço dos principais traços da presença portuguesa na região, ver Manuel Teixeira, *Portugal na Birmânia*, Macau, Imprensa Nacional de Macau, 1983; e também Benjamin Videira Pires, *Taprobana e mais além... Presenças de Portugal na Ásia*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1995, pp. 41-64.

<sup>69</sup> Ver nomeadamente os caps. 148-157, 167-171 e 190-199 da *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto; para uma edição crítica recente desta obra, com estudos, anotações e índices, ver Jorge Santos Alves (ed.), *Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação*, 4 vols., Lisboa, Fundação Oriente & Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2010 (vol. 2: *Restored Text*; vol. 3: *Notes*).

<sup>70</sup> Garcia de Resende, *Livro das Obras*, est. 88, p. 554.

*Lusiadas* de Luís de Camões<sup>71</sup>. Parece ser este, com efeito, o grande traço geo-antropológico identificado pelos observadores portugueses na primeira metade do século XVI, naquela região asiática.

Depois de 1550, notícias mais extensas sobre o Pegu começam a aparecer nas grandes crónicas da expansão portuguesa, nomeadamente na *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses* de Fernão Lopes de Castanheda, publicada em Coimbra entre 1551 e 1561, e nas *Décadas da Ásia* de João de Barros, impressas em Lisboa entre 1552 e 1563<sup>72</sup>. Ambos os cronistas se ocupam da descrição do Pegu, fazendo também o historial dos primeiros contactos dos portugueses com este reino asiático. Entretanto, a presença portuguesa, sobretudo de carácter privado, no litoral oriental do Golfo de Bengala intensifica-se na segunda metade do século XVI, com o desenvolvimento de comunidades informais em várias cidades portuárias e também em vários potentados do interior<sup>73</sup>. Mas essa história ficará para outra ocasião, pois estes breves apontamentos já vão demasiado longos. De qualquer forma, aqui ficam registadas algumas noções sobre a forma como se processaram os primeiros contactos dos portugueses com o reino do Pegu, que possibilitaram a difusão em Portugal, e depois na Europa, das primeiras notícias vivenciais sobre aquelas paragens asiáticas mais longínquas.

---

<sup>71</sup> Luís de Camões, *Os Lusíadas*, ed. Álvaro Júlio da Costa Pimpão, Lisboa, Instituto Camões, 2000, can. X, est. 122: «Aqui soante arame no instrumento / Da geração costumam».

<sup>72</sup> Ver Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida, 2 vols., Porto, Lello & Irmão, 1979, liv. V, caps. 11-12, pp. 19-25; e João de Barros, *Ásia – Década III*, ed. Isabel Vilares Cepeda, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992, liv. III, caps. 3-4, fls. 61v-67v. As referências destes dois cronistas portugueses ao Pegu são analisadas por Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe: Volume I*, pp. 539-560.

<sup>73</sup> Para além dos estudos de Maria Ana Marques Guedes e de Jacques Leider já referidos, ver também Jon Fernquist, “Min-gyi-nyo, the Shan Invasions of Ava (1524-27), and the Beginnings of Expansionary Warfare in Toungoo Burma: 1486-1539”, *SOAS Bulletin of Burma Research*, vol. 3, n. 2, 2005, pp. 284-395, e Michael W. Charney, “Arakan, Min Yazagyi, and the Portuguese: The Relationship between the Growth of Arakanese Imperial Power and Portuguese Mercenaries on the Fringe of Mainland Southeast Asia, 1517-1617”, *SOAS Bulletin of Burma Research*, vol. 3, n. 2, 2005, pp. 976-1145. Ambos os artigos estão disponíveis em [www.soas.ac.uk/sbbr/](http://www.soas.ac.uk/sbbr/) (acesso em 11-07-2105).



# TIMOR 1973/75

## RECORDAÇÕES DE UM MARINHEIRO

Comunicação apresentada pelo académico  
José Leiria Pinto, em 22 de Maio

O objectivo desta comunicação é dar a conhecer o que foi a minha comissão de serviço em Timor, a qual decorreu de Outubro de 1973 a Outubro de 1975, isto é nos dois últimos anos da administração portuguesa.

Destacarei, fundamentalmente, a actuação do pessoal da Marinha durante aquele período, já que entendo que passados 37 anos já vai sendo tempo de se saber como realmente a Marinha se portou no *Quentíssimo Verão de 1975* em Timor.

A presente comunicação está dividida nas seguintes partes:

1. Dados geográficos, climáticos e populacionais. Ligações com o exterior.
2. Cargos assumidos em Outubro de 1973. Pessoal da Marinha.
3. Da chegada a Timor ao 25 de Abril de 1974.
4. Do 25 de Abril a inícios de Agosto de 1975.
5. De 11 a 26 de Agosto. Os últimos dias em Díli.
6. De 27 de Agosto a 22 de Outubro de 1975. No Ataúro.
7. Síntese das missões cumpridas pela Marinha.

### 1. Dados Geográficos, Climáticos e Populacionais. Ligações com o Exterior

- a) Timor é a ilha mais a Sul do Arquipélago das Pequenas Sundas. 15.882 Km<sup>2</sup>  
- Área de Timor-Leste, enclave do Oé-Cussi, ilha de Ataúro e ilhéu do Jaco.

#### Distâncias de Díli (milhas)

Lisboa (Suez)	8.629	I. Jaco	120
(Cabo)	11.112	Oé-Cussi	100
Macau	2.300	Ataúro	12
Singapura	1.300	Darwin	450

Estreito Ombai-Wetter passagem de águas profundas que permite ligação entre o Índico e o Pacífico por submarinos nucleares em imersão.

O Estreito Ombai-Wetter é uma passagem de águas profundas que permite ligação entre o Índico e o Pacífico por submarinos nucleares em imersão.

b) Clima:

A “Monção do Mar” (de noroeste) de Novembro a Maio. À precipitação 90% do total anual e a temperatura média acima dos 25°C. A “Monção de Terra” (de sudoeste) de Junho a Outubro. Ventos moderados baixam á temperatura. Pouca chuva.

c) População (Outubro 1973):

600.000	Timorenses	95,5%
21.000	Chineses	3,3%
6.000	Europeus e Mestiços	0,9%
1.000	Árabes	0,2%

d) Existiam as seguintes ligações com o exterior:

(1) Radiotelefónicas e radiotelegráficas:

Rádio Marconi

(2) Aéreas:

Darwin – Baucau. Bissemanal com aviões fretados a uma companhia australiana.  
Díli – Kupang. Bissemanal alternadamente em aviões indonésios e do Timor Português.

(3) Marítimas:

Díli – Lisboa. N/M *Índia e Timor*. Semestral.

Díli – Singapura. N/M *Musi*. Mensal.

O último navio da Armada a escalar Díli tinha sido a fragata *João Belo* em Abril de 1970.

## 2. Cargos assumidos em Outubro de 1973. Pessoal da Marinha

Cheguei a Timor em 1 de Outubro de 1973, com o posto de capitão-tenente, para exercer os cargos de Comandante da Defesa Marítima, de Chefe da Repartição Provincial dos Serviços de Marinha e por inerência Capitão dos Portos de Timor, de Presidente da Comissão Administrativa do Serviço de Transportes Marítimos e de Presidente da Junta Autónoma do Porto de Díli. Mais tarde, após o 25 de Abril de 1974, também desempenhei durante um breve período de três meses o cargo de Chefe de Serviço de Transportes Aéreos de Timor.

Assim, todas as actividades relacionados com o mar estavam sob uma única autoridade, situação altamente vantajosa para a eficácia e prontidão da missão, principalmente em períodos de crise como mais tarde viria acontecer.

A Estação Radionaval assegurava todas as comunicações radiotelegráficas da Marinha com o exterior e por vezes do Exército e da Defesa Marítima de Macau, através de circuitos que mantinha com as Estações Radionavais de Algés, Lourenço Marques e Macau. Após o incidente com o navio *Angoche* em águas de Moçambique, tornou-se necessário, por questões de segurança, que os petroleiros portugueses, que iam reabastecer aos portos do Golfo Pérsico dessem o respectivo ponto ao meio dia. Devido às limitações de propagação com Lourenço Marques passaram a transmitir para Lisboa a sua posição, através da Radionaval de Díli.

A Radionaval também mantinha escuta permanente nas frequências de socorro, a pedido nas bandas do serviço móvel marítimo e garantia ainda as comunicações com a lancha de fiscalização e com as embarcações do Serviço de Transportes Marítimos.

Como unidade naval existia uma pequena lancha de fiscalização, a *Tibar* (ex-NRP *Albufeira*). Tinha chegado a Díli, a bordo de um cargueiro, em Abril de 1973, pintada de branco e sem a peça Oerlinkon de 20 mm. Como armamento apenas dispunha de meia dúzia de espingardas G3. O Comandante da Defesa Marítima era por inerência o comandante de lancha mas esta saía habitualmente para o mar com o mestre, sargento de manobra e quatro praças europeias.

Díli possuía um bom porto, inaugurado em 1966, com modernas instalações e onde podiam atracar com segurança navios das dimensões de uma fragata.

As embarcações atribuídas ao Serviço de Transportes Marítimos (STM) eram duas barças do tipo lancha de desembarque média, a *Lóios* e a *Comoro*, (nomes de duas ribeiras timorenses. Em Timor não existem rios, apenas cursos de água que descem das montanhas, a maioria unicamente alimentada por água das chuvas) de 50 toneladas e 24 metros de comprimento, construídas nas Oficinas Navais de Macau em 1967 e 1968 respectivamente. Estas embarcações operavam principalmente entre os portos de Timor situados na Costa Norte, já que o estado do mar na Costa Sul não lhes permitia uma navegação segura. As calmas águas da Costa Norte levava a que esta fosse conhecida de “Mar Mulher” enquanto as agitadas do sul localizavam-se no “Mar Homem”. Posteriormente o serviço seria dotado com mais duas embarcações.

O pessoal da Marinha era constituído por 30 homens (2 oficiais, 8 sargentos e 20 praças) distribuídos da seguinte forma.

	Oficiais	Sargentos	Praças
Defesa Marítima	2	6	13
“Tibar”		1	5
Serviço de Marinha		1	2
<b>Total: 30 homens (2 oficiais, 8 sargentos e 20 praças)</b>			

### 3. Da chegada a Timor ao 25 de Abril de 1974

Encontrei a cidade de Díli num ambiente totalmente calmo e rotineiro onde ainda se recordava e especulava sobre o trágico desaparecimento do *Arbiru* e a consequente perda de vidas humanas. Igualmente existiam testemunhos vivos da ocupação japonesa, podendo ser observados na praia, perto do porto de Díli, destroços de lanchas de desembarque dos invasores.

Tinha pertencido ao STM o navio de cabotagem *Arbiru* construído em 1962, deslocando 485 toneladas e com uma tripulação de 19 homens, sendo o capitão e o chefe das máquinas sargentos de Marinha. Fazia a ligação de Díli com outras povoações costeiras, especialmente Oé-Cussi e esporadicamente deslocava-se a portos de países vizinhos. Afundou-se em 29 de Abril de 1973 no Mar das Flores quando navegava de Díli para Bangucoque, presume-se que devido às más condições meteorológicas provocadas por um tornado. Além da tripulação seguiam a bordo cinco passageiros: um homem e quatro senhoras, uma das quais era a esposa do então capitão-tenente Pacheco Medeiros, oficial que fui render. Com a excepção de um tripulante timorense todos os outros embarcados pereceram.

Timor foi a única parcela do Ultramar Português que sentiu directamente os efeitos da II Guerra Mundial. Assim, em 17 de Dezembro de 1941 desembarcaram em Díli tropas holandesas e australianas, sob forte protesto do Governo Português, a que se seguiu a ocupação japonesa, que chegou a ser constituída por 30.000 homens, iniciada pelo seu desembarque a 19 de Fevereiro de 1942 e terminada em 11 de Setembro de 1945, data da rendição japonesa. De destacar que durante quase três anos e meio (de 31 de Maio de 1942 até 13 de Setembro de 45), o Governador, que sempre se manteve no território, não teve possibilidades de estabelecer quaisquer comunicações com Lisboa, encontrando-se praticamente isolado do Mundo.

Em 27 de Setembro de 1945 demandaram o porto de Díli os avisos *Bartolomeu Dias* e *Gonçalves Zarco*, no dia 29 o paquete *Angola*, a 3 de Outubro o aviso *Afonso de Albuquerque* e mais tarde os paquetes *Sofala* e *Quanza*, que à semelhança do *Angola* transportavam forças do Exército e abastecimentos. Foi assim reassumida a soberania portuguesa de Timor. Tinham durante a ocupação japonesa morrido um quarto (cerca de 90) dos europeus e milhares de timorenses, ficando cidade de Díli praticamente destruída, vítima de sucessivos ataques aéreos.

O Exército tinha em Outubro de 1973, o seu Comando Militar em Díli e unidades distribuídas em quadrícula pelo território, a maioria constituída por timorenses enquadrados por oficiais e sargentos europeus. Existiam também tropas de 2ª linha (constituídas integralmente por indígenas) e dispostas, prioritariamente, junto à fronteira. Quando surgiam problemas fronteiriços com os indonésios normalmente estas tropas é que resolviam as questões e se a situação se complicava entrava então em acção o Exército com os seus Destacamentos de Cavalaria. Os últimos incidentes tinham sucedido em 1959, provocados por refugiados indonésios originários das Molucas do Sul e de Ambon, lugares onde haviam eclodido revoltas, e em 1971 por roubos de gado na fronteira do Oé-Cussi. Estes acontecimentos já estavam, em 1973, totalmente esquecidos.

A lancha *Tibar*, apesar de algumas vezes ficar por breves períodos inoperativa, visto não existir qualquer apoio oficial significativo em terra, além de reforçar a presença militar no enclave do Oé-Cussi e na ilha de Ataúro, localidades cujo acesso apenas era feito por via aérea, efectuava o patrulhamento e a fiscalização costeira, tendo mais de uma vez socorrido pequenas embarcações de transporte e de pesca indonésios.

A actividade portuária decorria com algum trabalho mas sem problemas de maior e era no Serviço de Transportes Marítimos que a atenção se tornava mais necessária, não só devido ao preocupante estado da conservação das duas barcas, que mais tarde com os meios locais e o apoio da Marinha se conseguiram beneficiar, mas principalmente à inexistência de um navio do Governo disponível para ir à Costa Sul e a portos estrangeiros vizinhos. Fui então encarregado de estudar o tipo de embarcação apropriada para substituir o *Arbiru* e proceder à sua aquisição.

Nos primeiros meses da minha comissão visitei o enclave do Oé-Cussi, a ilha de Ataúro e as principais povoações da Costa Norte. A habitual agitação marítima na Costa Sul, sem qualquer fundeadouro minimamente abrigado, só em circunstâncias excepcionais possibilitaram a ida da *Tibar*.

Iniciei então a actualização da publicação *Subsídios para o Roteiro de Timor* da autoria do Chefe do Serviço de Navegação, 2º tenente Pereira Germano, do aviso *Gonçalves Zarco* quando da sua estadia em 1961 naquelas águas. No que respeita à hidrografia, além deste estudo, apenas exista um levantamento do porto de Díli na escala 1/3.000, executado no último trimestre de 1945 por uma equipa de oficiais e guardas-marinhas do aviso *Bartolomeu Dias*, chegado a Timor após a capitulação japonesa.

A actualização do *Roteiro* foi um trabalho a que muito me dediquei e em inícios de Abril de 1975 estava praticamente concluído. Lamentavelmente, com muitos outros pertences pessoais, ficaria abandonado em Díli quando da saída inopinada para o Ataúro.

Entretanto, após demorados trabalhos e utilizando a mão-de-obra local foi montada e posta em funcionamento uma antena logarítmica de grandes dimensões, que muito melhorou as comunicações com Radionaval de Algé.

No âmbito das infraestruturas, em Março, de 1974 foram inauguradas as “Casas da Marinha”, um bloco de seis residências para pessoal militar com família. A concretização deste projecto, da iniciativa do meu antecessor, permitiu que a família naval ficasse condignamente alojada. O apoio sanitário estava igualmente garantido já que, além do sargento enfermeiro de Marinha, tinha sido contratado um oficial médico do Exército. Ainda na área do apoio social uma viatura da Marinha transportava habitualmente as crianças para a escola.

Em Abril, o Engenheiro Pinto Vilela da Direcção de Construções Navais e o Engenheiro Guerra da Mata, Chefe das Oficinas Navais de Macau estiveram em Díli, ficando então decidido que o rebocador para Timor seria adquirido em Hong-Kong e a barcaça de 300 toneladas, tipo lancha de desembarque grande, construída nas Oficinas Navais de Macau. A ideia era a barcaça, quando a operar na Costa Sul, tivesse o apoio próximo do rebocador.

Sendo o objectivo prioritário deste meu relato dar a conhecer a actuação da Marinha, não me irei referir à sucessão de factos de âmbito político que, após o 25 de Abril

de 1974, alteraram profundamente a ordem e a estabilidade social e por consequência originaram, mais tarde, a guerra civil e a invasão indonésia. Apenas citarei, muito sumariamente, alguns desses acontecimentos para um melhor entendimento do evoluir da situação no contexto da época.

#### 4. Do 25 de Abril a inícios de Agosto de 1975

Nas primeiras horas não se teve em Timor qualquer noção do que realmente sucedera em 25 de Abril e quais as consequências imediatas. É de salientar, no entanto, que o Comandante da Defesa Marítima foi a primeira autoridade militar ou civil de Timor que tomou conhecimento oficial da situação e do nome do seu novo superior hierárquico, já que na madrugada de 25 para 26 de Abril recebi uma mensagem nesse sentido, directamente do Gabinete do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada. Assim, a Marinha devidamente esclarecida continuou a cumprir a sua missão sem terem surgido no seu pessoal quaisquer dúvidas ou posições políticas que pudessem levar a actos de indisciplina, situação esta que se manteve inalterável mesmo quando, mais tarde, a instabilidade e o caos emergiram.

A criação de partidos políticos que, não passavam de meras associações partidárias, foi a primeira novidade. Em 11 de Maio surgiu a União Democrata Timorense (UDT) que propunha uma autonomia, mas mantendo fortes ligações com Portugal, inicialmente era o partido maioritário. A 20 foi a vez da Associação Social Democrata Timorense (ASDT), advogava uma autonomia progressiva com vista a futura independência. Partido que por influências internas e externas se foi radicalizando para uma extrema-esquerda activa vindo a aumentar o número de seguidores. Um terceiro partido, a Associação Popular Democrática Timorense (APODETI), criada em 27 de Maio, defendia pura e simplesmente a integração de Timor na Indonésia. Tinha reduzido número de adeptos mas um forte apoio do país vizinho.

Na ocasião a prioridade era adquirir, conforme atrás citado, um navio para o Governo de Timor já que todos os outros assuntos sob minha responsabilidade decorriam sem quaisquer entraves, em perfeita “velocidade de cruzeiro”.

Em inícios de Maio de 1974 acompanhado de dois sargentos, um de manobra e outro de máquinas, um marinheiro telegrafista e seis timorenses da Repartição dos Serviços da Marinha, parti para Macau por via aérea. Foi então concretizada a compra de um rebocador, acabado de construir em Hong-Kong, a que foi atribuído o nome de *Lifau*, nome da primeira capital do Timor Português, povoação situada no enclave do Oé-Cussi. Seguidamente durante cerca de um mês procedeu-se, com o inestimável apoio das Oficinas Navais de Macau, ao aprontamento de um simples rebocador costeiro de modo a poder nele efectuar uma longa viagem oceânica. Tive então a oportunidade de conhecer um pouco da mentalidade chinesa, acima de tudo pragmática com uma noção de tempo muito diferente da ocidental.

O *Lifau* largou de Macau em 17 de Junho, escalou Manila a 21 e demandou o porto de Díli em 30 de Junho, após ter atravessado os mares da China, de Sulu, das Celebes, de

Cerem, das Molucas e de Banda. Foi uma navegação essencialmente estimada e astronómica, já que possuía apenas uma simples agulha magnética, um odómetro rudimentar e um pequeno radar com cerca de 5 milhas de alcance efectivo, com uma guarnição inexperienced, só treinada no trajecto de Hong-Kong a Macau, na época dos tufões e perante alguns faróis indonésios apagados ou com as características alteradas. Tal era a ausência e o deficiente assinalamento marítimo das costas indonésias que muita navegação na área passava propositadamente ao alcance do farol de Díli, a fim de poder obter uma posição digna de confiança. Apenas durante os dois primeiros dias se conseguiram contactos com a Estação Radionaval de Macau, no resto da viagem o silêncio da rádio imperou o que levou, em Díli, a pensar-se que o *Lifau*, à semelhança do *Arbiru*, tinha, naufragado. Se além de todas estas situações se podia pôr ainda a hipótese do aparecimento de piratas, habituais naqueles mares, é de considerar que foi uma aventura náutica de 2.300 milhas que decorreu satisfatoriamente.

Encontrei a Marinha cumprindo a sua missão sem terem entretanto surgido factos dignos de registo, ao contrário do que acontecera com outros Serviços do Estado. No meu primeiro despacho com o Governador, que me pôs a par da situação, fui nomeado, em acumulação, Chefe do Serviço de Transportes Aéreos de Timor, já que o Serviço tinha entrado em greve e o seu responsável, o único piloto que existia em Timor, seguido para Lisboa. Os Serviços possuíam dois aviões: um quadrimotor De Haviland Heron e um bimotor De Haviland Dove. Com o contrato na Austrália de um piloto civil ficaram assegurados os voos internos e a ligação semanal a Kupang. Durante os meses de Julho, Agosto e Setembro desempenhei este novo cargo. Foi um tempo de muito trabalho mas aliciante, já que tive de aprender como funcionava uma Companhia Aérea, tratar de todos os assuntos relacionados com o fretamento do avião australiano que mantinha a ligação de Baucau com Darwin e da parceria com a Indonésia na carreira do Kupang.

No meio militar e civil sucederam-se mudanças nas chefias. Em 15 de Julho deixou definitivamente Timor o Governador Coronel Alves Aldeia, com quem mantive sempre as melhores relações e que seria anos mais tarde homenageado pelo primeiro Governo timorense quando este deu o seu nome a uma avenida fronteira ao porto de Díli. É curioso como um país recém independente incluiu o nome de um dos últimos governadores coloniais na toponímia da sua capital.

Passou então a desempenhar o cargo de Encarregado do Governo, o Tenente-coronel Niveo Herdade que tinha chegado em 5 de Julho para substituir o Comandante Militar.

A 11 de Agosto foi inaugurado no Oé-Cussi, em Lifau, no local onde no ano de 1515 se considera desembarcaram pela primeira vez os portugueses, um monumento comemorativo da efeméride. Foi a última construção erigida no território para perpetuar a ligação de Timor a Portugal, tendo tido origem numa sugestão que apresentei ao Administrador do enclave e por ele plenamente concretizada. A cerimónia, presidida pelo Encarregado do Governo, incluiu uma missa celebrada pelo Padre Parada, sacerdote há longos anos ali radicado e que tinha vivido os difíceis tempos da ocupação japonesa. Festa memorável em que a Marinha esteve representada pela *Tibar* e naturalmente pelo rebocador *Lifau*, fundeados frente ao local do monumento.

De assinalar, também em Agosto, o êxito do 1ª. Regata Darwin – Díli, da iniciativa do Darwin Sailing Club, em que participaram 26 iates australianos. Foi constituída uma comissão a que presidi e de que faziam parte o Presidente da Câmara e o responsável pelo turismo. Os concorrentes estiveram em Díli de 22 a 26 de Agosto, tendo a Marinha dado um valioso apoio à prova que trouxe à cidade mais de duzentas pessoas, esgotando a capacidade hoteleira local. O sucesso da regata teve grande divulgação na Austrália tendo ficado decidido que passaria a efectuar-se anualmente, o que perspectivava um desenvolvimento promissor do turismo local.

Em fins de Agosto as reservas de combustível em Díli estavam praticamente esgotadas, visto o reabastecimento ser efectuado a partir de Darwin e este porto encontrar-se em greve. O problema resolveu-se, temporariamente, com uma “operação coberta” do *Lifau*, que se deslocou a Darwin, tendo demandado o porto em ocultação de luzes e, com prévio conluio de comerciantes locais, conseguiu embarcar o combustível necessário para que Díli não ficasse privada da energia eléctrica. Foi uma missão que me ajudou a quebrar a rotina.

A 21 de Setembro na qualidade de Chefe do Serviço de Transportes Aéreos desloquei-me a Atambua, fazendo parte da comitiva que acompanhou a visita do Encarregado do Governo àquela cidade indonésia. Recepção simpática em que foi reiterada a posição oficial da Indonésia-. Não tinha qualquer pretensão em relação ao Timor Português desde que este não constituísse ameaça para a sua segurança. O aviso era perfeitamente claro – Atenção aos radicalismos esquerdistas por parte dos partidos políticos timorenses.

Chegaram em Setembro estudantes timorenses que frequentavam o ensino universitário em Lisboa e em Outubro uma Companhia da Polícia Militar, apelidada pela Indonésia de “Companhia vermelha”. Os estudantes radicalizaram a ASDT e os militares constituíram um enorme foco de indisciplina. Ambos muito contribuíram para um aumento significativo da instabilidade política e social.

Em Díli a situação deteriorava-se, a ASDT, por influência dos ideários da FRELIMO moçambicana, do PAIGC guineense e de apoios internos, em Setembro passou e denominar-se Frente Revolucionária de Timor-Leste Independente (FRETILIN). Igualmente surgiram graves divergências entre o Encarregado do Governo e o Chefe do Estado Maior do Comando Militar, Major Arnão Metelo, representante local do Movimento das Forças Armadas, que mantinha ligações directas com Lisboa e com as unidades militares de Timor, sem conhecimento do seu superior hierárquico, comunicações essas que por vezes não só deturpavam a verdade sobre a situação interna como também eram susceptíveis de provocar instabilidade no meio militar timorense.

Por questões de confiança, o Tenente-coronel Niveo Herdade, Encarregado do Governo e Comandante Militar, que cada vez era mais questionado e isolado pelas estruturas locais do MFA, passou a comunicar com as autoridades da Metrópole através da Estação Radionaval. Felizmente o problema ficou resolvido quando o General Costa Gomes na qualidade de Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas deu por finda a comissão do Major Arnão Metelo e determinou o seu imediato regresso a Lisboa.

Na ocasião o Encarregado do Governo em carta pessoal ao Presidente da República alertou-o para a instabilidade crescente que se vivia em Timor onde o *“apoio” à Revolução foi transformado em apoio à subversão*, tendo recusado repetidamente o convite para o cargo de Governador e afirmado que perante a política então seguida a tragédia seria inevitável. A sua previsão estava certa!

Em 18 de Novembro chegou finalmente o Governador e Comandante-Chefe, Coronel graduado Lemos Pires com a sua equipa que incluía um novo Comandante Militar. Uma semana depois regressou a Lisboa o Tenente-coronel Niveo Herdade que, em “mar agitado” governou de um modo correcto e imparcial.

Formalizou-se a 21 de Janeiro o acto público da coligação FRETILIN/UDT que teve curta duração pois dar-se-ia a sua ruptura em 27 de Maio.

Com o novo ano aumentou a agitação nos meios civis e militares, multiplicando-se incidentes de crescente gravidade que não foram devidamente reprimidos. Em 7 de Abril chegou um pelotão de paraquedistas, militares disciplinados e operacionais que mais tarde teriam um papel decisivo e altamente meritório perante o completo desmoronar do Exército em Timor.

Partindo do princípio que a Marinha continuava imune às agitações e movimentações políticas, cumprindo normalmente as suas missões e se tornava necessário ir buscar a barçaça a Macau, cuja construção estava prestes a ficar concluída nas Oficinas Navais, após votar para a Assembleia Constituinte, larguei de Díli, no *Lifau*, em 25 de Abril de 1975.

Escalei Manila e cheguei a Macau a 9 de Maio. Uma viagem sem história. Como planeado o *Lifau* teve pequenos fabricos e foi terminada a construção da nova barçaça de 300 toneladas, a *Laleia*, nome da uma das principais ribeiras timorenses e realizadas as respectivas provas de mar, que decorreram com êxito. Seguiu-se então o indispensável treino da guarnição da barçaça e a aquisição do material para a seu reboque até Díli.

Entretanto, o tempo ia passando e as notícias vindas de Timor eram cada vez mais inquietantes. A agitação de aumentava e os incidentes provocados pelos partidos sucediam-se. Em 26 de Junho realizou-se, com a ausência da FRETILIN, a “Cimeira de Macau”, reunião política que nada resolveu.

Com um mínimo aceitável de condições de segurança e treino da guarnição o *Lifau* com a *Laleia* a reboque, que trazia a bordo a *Laga*, uma pequena lancha destinada aos pilotos do porto de Díli, largou de Macau, em 27 de Julho, e após uma viagem sem escalas demandou o porto Díli a 6 de Agosto.

A urgência do regresso a Timor era claramente justificada, pois a instabilidade tinha atingido níveis preocupantes devido às exigências e confrontos partidários, perante um Governo que, receando ser acusado de parcialidade, não tomava medidas no sentido de reprimir os infractores e repor a ordem. Constatei, com satisfação, que durante a minha ausência a Marinha, apesar dos mares revoltos, tinha continuado a cumprir plenamente a sua missão.

Outra notícia positiva foi que o Destacamento de paraquedistas tinha sido reforçado com mais um pelotão, chegado a Díli em 25 de Julho.

## 5. De 11 a 26 de Agosto. Os últimos dias em Díli

Para uma melhor apresentação dos acontecimentos que se sucederam são apresentados seguidamente relatos diários.

### 11 de Agosto

Cerca das 3 horas da manhã recebi na residência um telefonema da Radionaval solicitando a minha presença com urgência. Ainda pouco conhecedor da verdadeira situação política parti do princípio que a razão da chamada seria, provavelmente, um navio em perigo na zona. A realidade era bem diferente. Iniciara-se mais um capítulo histórico da já tão martirizada terra timorense.

A UDT assumira o controlo dos pontos vitais de Díli: Aeroporto, Porto, Emissora Oficial de Radiodifusão, Central Telefónica, Rádio Marconi, Central Eléctrica e Reservatório da Água, impondo, simultaneamente, uma greve do funcionalismo público. A partir desta data a Radionaval de Díli passou a ser a única “Voz de Timor” para o exterior.

Logo que foi possível entrei em contacto com os chefes da UDT e comuniquéi-lhes que não admitia qualquer interferência nas missões da Marinha, nomeadamente a entrada não autorizada, quer na Radionaval quer nas embarcações sob minha responsabilidade e limitações ao trânsito do meu pessoal em Díli. Cumpriram esta exigência permitindo assim a Marinha actuar sem entraves de maior. Mais tarde, constatou-se que a Estação Radionaval de Díli tinha estado incluída na relação dos pontos vitais a serem ocupados pelo UDT. Caso esse objectivo tivesse sido conseguido o Governo local teria ficado impossibilitado de comunicar com Lisboa.

Foram abastecidas de combustível a lancha de fiscalização *Tibar*, o rebocador *Lifau* e as barcaças *Laleia* e *Comoro* que se encontravam atracados no porto. A barcaça *Lóis* mantinha-se, imobilizada, em fabricos, enquanto a lancha *Laga*, recém chegada de Macau, estava no cais em seco. Fundeados ao largo os navios mercantes: *Mac-Díli*, na sua primeira viagem da carreira Macau-Díli e o *Musi* vindo de Singapura. No que respeita às embarcações do Serviço de Transportes Marítimos deparei-me com um problema, visto a totalidade das suas guarnições, excepto os dois sargentos do *Lifau*, ser timorense, que na ocasião poderiam abandonar Díli refugiando-se na montanha.

Era segunda-feira e efectivamente a greve imposta pela UDT foi cumprida na medida em que as repartições públicas e o comércio mantiveram-se encerrados.

À tarde fui convocado para uma reunião onde o Governador me ordenou que, por intermédio de Macau, fosse solicitado ao armador o fretamento do *Mac-Díli* pelo Governo de Timor. Quando perguntei quais as intenções, a resposta foi clara: *Evacuar o mais rápido possível os familiares dos militares metropolitanos*. Fiquei petrificado, infelizmente este estado de espírito repetiu-se nos dias que se seguiram, e contrapuz: *No momento em que os familiares dos militares abandonarem Timor surgirá o pânico. E a segurança dos civis timorenses?* Não obstante a minha forte reacção a ordem manteve-se e claro foi prontamente cumprida.

A partir deste data, diariamente, foi enviada uma mensagem ao Almirante CEMA informando a situação e simultaneamente realizada uma reunião de esclarecimento com o pessoal.

### 12 de Agosto

O facto das comunicações entre o Governo de Timor e o Governo da República terem deixado de ser efectuadas pela Rádio Marconi fez aumentar significativamente o volume de tráfego na Radionaval.

Foi, entretanto, realizada a distribuição de pessoal de Marinha pelas embarcações do Serviço de Transportes Marítimos, já que as respectivas guarnições timorenses, como previsto, tinham abandonado Díli e se refugiado na montanha.

Se o número de pessoal era em situação normal escasso, a partir desta data acabaram-se praticamente os serviços de escala e as licenças. Às 10 horas da manhã o *Mac-Díli* largou com destino a Darwin transportando 272 pessoas, a maioria familiares de militares e alguns civis, entre eles um grupo de professores chegado na semana anterior, dizia-se para reciclagem de docentes timorenses e cuja partida era uma das exigências da UDT. Da Marinha apenas ficaram em Díli a família do Comandante da Defesa Marítima (coerente com a sua discordância em avançar com evacuações), do sargento patrão do *Lifau* e de dois marinheiros telegrafistas, uma das quais timorense.

Cenas de pânico sucederam-se no cais por ocasião do embarque, vivamente contestado pela UDT que chegou a ameaçar bombardear o *Mac-Díli*. Fiz-lhes lembrar o terem acordado quanto à não interferência nas missões da Marinha e o problema ficou resolvido.

A sensação de abandono começou a nascer, aliada à ideia de que o Governo local ia perdendo o controlo da situação.

### 13 de Agosto

Surgiram notícias de já ter havido no interior do território combates entre grupos, pertencentes à UDT e à FRETILIN, com mortos e feridos. O Governo reassumiu o controlo do porto de Díli e da Estação de Radiodifusão mas foi-lhe negado a utilização do Aeroporto e da Rádio Marconi. Na ocasião pensei o que seria se não existisse uma Radionaval totalmente operacional, certamente, à semelhança do que tinha sucedido durante a II Guerra Mundial, o Governo de Timor ficaria isolado do Mundo.

O Governador e o seu Estado-Maior passaram a residir e a trabalhar numa moradia muito próxima do porto, tendo, por questões de segurança, deixado de utilizar os gabinetes do Palácio das Repartições. Continuaram as negociações com os partidos por iniciativa do Governo, que entretanto diligenciou no sentido de fazer recolher a Díli e a Baucau familiares de militares e de funcionários públicos metropolitanos, outros metropolitanos civis e estrangeiros que quisessem regressar aos seus países. Se por um lado procurava estabelecer uma plataforma de entendimento entre as forças políticas com vista ao regresso à estabilidade por outro, com o início das evacuações, ia fomentando uma sensação de retirada e por consequência de abandono.

### **14 de Agosto**

Os dois helicópteros da Força Aérea foram retirados do aeroporto que se mantinha sob o domínio de UDT e vieram estacionar no porto. Esta situação só foi possível devido a uma firme e destemida iniciativa dos paraquedistas que chegaram a ameaçar elementos da UDT com o uso da força se fossem impedidos de movimentarem os helicópteros.

O *Musi* mantinha-se fundeado necessitando de efectuar a descarga de material diverso e o embarque do café. Iniciei então diligências junto da UDT e consegui demonstrar-lhe o interesse do navio efectuar a movimentação da carga e por consequência a necessidade de conseguir estivadores para a operação.

### **15 de Agosto**

O *Musi* atracou e após várias diligências conseguiram-se estivadores que iniciaram a descarga.

A Radionaval que tinha passado a fazer escuta permanente à Estação de Radiodifusão de Darwin constatou que esta transmitia notícias falsas sobre a situação em Timor informando que as mesmas tinham tido origem na interceptação de comunicações entre as Radionavais de Díli e de Macau. Foi solicitado ao embaixador Português em Camberra que expressasse um enérgico desmentido.

### **16 de Agosto**

A zona portuária, a única “porta de saída” de Díli não controlada totalmente pela UDT, foi considerada zona neutra tendo sido destacada uma força de paraquedistas para a sua defesa. A partir desta data os únicos militares que ficaram isolados e em autodefesa foram os marinheiros em serviço na Radionaval.

Entretanto, tinha começado a evacuação de militares metropolitanos do interior, cuja saída levou a que as unidades militares ficassem desenquadradas e na sua grande maioria entregues a sargentos timorenses. A desagregação e a partidarização do Exército em Timor era uma questão de dias!

### **17 de Agosto**

Devido a um possível agravamento da situação ordenei que se estabelecessem comunicações permanentes com Macau, o único lugar de onde, na minha opinião, poderia vir algum apoio.

Após autorização superior, os contactos dos cônsules da Indonésia e da China com os respectivos Governos passaram a ser efectuados através da Radionaval. O serviço vindo de Lisboa, devido à diferença horária, era recebido à noite pelo que as comunicações não tinham quebras durante as 24 horas diárias.

Depois de muito esforço o *Musi* terminou a descarga e iniciou o embarque de café mas os estivadores cada vez iam aparecendo em menor número.

Todo o pessoal de Marinha passou a residir na Radionaval excepto os embarcados na *Tibar* e no *Lifau*.

Neste dia, por se comemorar o Dia Nacional da Indonésia, fui ao consulado apresentar cumprimentos. Na ocasião o cônsul mostrou-se muito preocupado com a evolução da situação política e reiterou a posição oficial do seu Governo – A Indonésia não tinha quaisquer ambições territoriais mas Timor não poderia jamais constituir uma ameaça para a sua segurança. Comunicou-me também que do seu país viria um avião para evacuar a família e parte do pessoal do consulado e que punha à disposição lugares para que a minha família pudesse ser igualmente retirada de Timor e colocada em segurança. Agradei-lhe e oferta mas obviamente recusei-a.

### 18 de Agosto

Teve-se conhecimento que a FRETILIN assumira na véspera o controlo do Centro de Instrução de Aileu, feito prisioneiros os militares metropolitanos ali em serviço e retido um helicóptero que nessa manhã se tinha deslocado ao aquartelamento. Um segundo helicóptero, com o Comandante Militar, em busca do primeiro, foi recebido a tiro mas conseguiu regressar incólume a Díli.

Posteriormente, o Comando do Sector de Maubisse foi ocupado pela FRETILIN após a chegada de uma coluna vinda de Aileu, tendo igualmente sido aprisionados os militares metropolitanos.

A *Tibar*, cerca das 18 horas, largou a fim de patrulhar as imediações do porto de Díli, apoiar logisticamente o destacamento do Exército do Ataúro e evacuar os respectivos militares metropolitanos. Mais uma vez efectuou-se uma reunião do pessoal da Marinha onde foi focada a situação em Aileu e Maubisse, tendo sido admitida a possibilidade de surgirem ameaças à Radionaval na medida em que a FRETILIN poderia atacar o acampamento da UDT que se situava num terreno confinante com o da Estação.

### 19 de Agosto

O *Musi* interrompeu o embarque de café, visto não aparecer pessoal para a estiva. Foi acelerada a evacuação para Díli dos militares metropolitanos de unidades do interior. O Quartel General e algumas unidades do Exército em Díli foram ocupados pela FRETILIN ficando por esse facto o Governo impossibilitado de ter contacto com as unidades situadas fora da capital.

A *Tibar* regressou com a missão cumprida e informou que a situação no Ataúro era perfeitamente calma, não tendo sido detectada qualquer novidade ao largo de Díli. Devido à Estação Radionaval de Macau ter interrompido os contactos, foi sugerido, através de Lisboa, que se restabelessem as comunicações por intermedio da uma estação civil de Macau.

Perante uma situação cada vez mais instável foi reforçada a defesa da Radionaval, com incidência sobre os respectivos acessos e antenas. Praticamente quem não estivesse a operar os circuitos radiotelegráficos encontrava-se de guarda. Durante a noite foram ouvidos alguns disparos.

## 20 de Agosto

Na madrugada os disparos, se bem que em pequeno número, começaram a manter uma certa continuidade. O comandante do *Musi* informou-me que durante a noite vários projecteis tinham caído junto ao navio. Na medida em que não podia, como Capitão do Porto, garantir-lhe um mínimo de segurança e assegurar o reatamento da operação de carga, após ter informado o Governador, dei o desembarço ao navio. O *Musi* largou de Díli às 10 horas com destino a Singapura.

No porto ficaram apenas os meios navais locais. Entretanto a Radionaval de Macau voltou a estar operacional assegurando deste modo mais um circuito com o exterior.

Ao anoitecer militares metropolitanos recolheram ao porto, precariamente defendido pelos paraquedistas, assim como centenas de civis fugidos às lutas entre a UDT e a FRETILIN que se sucediam na cidade. Na Radionaval, a Marinha mantinha-se isolada tendo começado a cair projecteis disparados pela FRETILIN contra o acampamento da UDT. Tornou-se então muito perigoso o trânsito entre a Central da Recepção e a de Transmissão, distanciados cerca de 300 metros em terreno completamente desprotegido que o pessoal era obrigado a percorrer para efectuar sintonias e reabastecer o gerador.

Como já referido todas as comunicações do Governo com Lisboa, nomeadamente com a Presidência da República, eram feitas através da Radionaval de Díli. Na tarde desse dia foi enviada a seguinte mensagem do Governador que sintetizava a situação.

*SITUAÇÃO DILI CONTINUA MUITO CONFUSA E NÃO CONTROLADA POR MIM. PRATICAMENTE EXISTEM DUAS FORÇAS AMBAS COM MILITARES E MAL CONTROLADAS. MANTEVE-SE TIROTEIO DISPERSO DURANTE TODO O DIA. ESTOU CONFINADO ÁREA PORTO E BAIRRO MILITAR NÃO CONTROLANDO QUALQUER UNIDADE DILI EXCEPTO ARMADA E "PÁRAS". DESCONHEÇO SITUAÇÃO INTERIOR POR TER PERDIDO TODO CONTACTO. VIRTUDE OCUPAÇÃO UNIDADES ESPECIALMENTE QUARTEL-GENERAL, MILITARES METROPOLITANOS FORAM RECOLHIDOS ÁREA PORTO QUE TAMBÉM FUNCIONA COMO LOCAL REFUGIADOS CONTANDO LÁ LARGAS CENTENAS CIVIS.*

Esta mensagem e outras que se seguirão, enviadas pelo Governador e Comandante Chefe de Timor, Coronel Lemos Pires, foram, transcritas do seu livro *Descolonização de Timor. Missão Impossível?* Publicações D. Quixote, Lisboa, 1991.

## 21 de Agosto

Conforme previsto a situação foi-se deteriorando nas últimas horas. Os dos dois partidos confrontavam-se dentro de Díli empregando todo o tipo de armamento, inclusive morteiros de 81mm, proveniente dos paióis do Exército, já ocupados pela FRETILIN na sua totalidade, que provocaram o aumento de mortos e feridos.

O ambiente de guerra civil originou o pânico entre a população que fugiu para a montanha ou para o porto. A família timorense do marinheiro telegrafista e de um

funcionário da Junta dos Portos, preso pela FRETILIN, foram recolhidos na Radionaval. O sargento escriturário que desempenhava o cargo de fiel do Comando da Defesa Marítima foi ferido gravemente por um dos vários projecteis que atingiram a Estação, a qual se manteve operacional apesar de ser quase uma tentativa de suicídio circular entre a Central da Recepção e a de Transmissão.

Muito perto da *Tibar* caiu uma granada de morteiro o que obrigou a lancha a mudar de posição e ter de atracar por fora de barcaça *Lóis*, que estava inoperativa no cais.

Pela primeira vez encontrava-me no meio de uma verdadeira guerra civil, tão diferente e psicologicamente muito mais marcante do que aquela que, anos antes, no Comando de um Destacamento de Fuzileiros Especiais, tinha vivido na Guiné. O saque das lojas comerciais começou, perante os incêndios que alumiam a escuridão de uma cidade que desde as 16 horas se encontrava totalmente privada de energia eléctrica. A partir desta data a Radionaval passou a depender exclusivamente do seu gerador.

### 22 de Agosto

A situação continuou a agravar-se e a zona do porto, onde aumentou o número de refugiados, foi atingida por granadas de morteiro, sendo nos seus acessos o fogo violentíssimo. Um grande incêndio declarou-se nos estaleiros da empresa que asfaltava a estrada Díli – Baucau. Teve-se conhecimento de morticínios entre as facções políticas rivais e a população civil.

O pessoal da Marinha, atravessando zonas da cidade onde os combates eram mais acesos e confrontando-se com inúmeros riscos, foi buscar víveres de casas comerciais, após autorização dos respectivos proprietários, para os refugiados que no porto lutavam contra a fome. Esta acção humanitária durou até à saída para a Ataúro.

Cerca das 16 horas a *Comoro* largou de Díli para evacuar os militares e civis metropolitanos de Baucau. Ao anoitecer parte dos refugiados no porto, sentindo-se inseguros, pediram auxílio e protecção ao cônsul indonésio.

### 23 de Agosto

Durante toda a noite não abrandou o tiroteio tendo continuado a cair projecteis dentro da área da Radionaval que se mantinha operacional com um serviço intenso nos circuitos para Lisboa e Macau.

Pelas 10 horas, fui a bordo do navio norueguês *Lloyd Bake* que, fretado através do Governo de Macau, tinha fundeado ao largo de Díli. Estabeleci com o Comandante um plano de evacuação, tendo ficado acordado que, por razões de segurança, o navio não atracaria fazendo-se por barcaça o transbordo do pessoal.

Da parte da tarde começou o transporte dos refugiados na *Laleia* para o *Lloyd Bake* tendo o pessoal da Marinha orientado o embarque, contrariando, dentro do possível, as restrições que no cais os representantes dos partidos políticos tentavam impor e simultaneamente procurando controlar a multidão que aterrorizada queria entrar na barcaça.

À tarde uma secção de paraquedistas abriu fogo de armas ligeiras para afastar da zona portuária elementos da UDT e da FRETILIN que lutavam entre si.

Quando estava praticamente concluído o segundo transbordo uma granada de morteiro caiu muito perto da *Laleia*, na ocasião cheia de refugiados. A operação, após o anoitecer, foi efectuada com o farol de Díli e a balizagem do porto totalmente apagados, tendo o seu êxito só sido possível devido ao elevado profissionalismo e abnegação dos marinheiros que, saliente-se, pela primeira vez manobravam a *Laleia*.

Os côsules da Indonésia e da China foram convidados a embarcar no *Lloyd Bake* mas recusaram alegando que só o fariam com ordens dos respectivos Governos. O Bispo declarou que não saía de Díli qualquer que fosse a evolução da situação. Cerca da meia-noite tinham sido transportados para o *Lloyd Bake* 1.155 pessoas encontrando-se o navio sobrelotado, pelo que o mandei largar com destino a Darwin.

### **24 de Agosto**

Reuni mais uma vez o meu pessoal que se encontrava no limiar da resistência física perante uma situação que se ia agravando e assistindo à falta de autoridade do Governo, o que permitia os partidos actuarem sem inibições.

A comunidade chinesa, que até à data se tinha mantido numa atitude neutral e expectante, foi tomada de pânico e refugiou-se na Igreja de Motael, localizada perto da zona portuária. Mais projecteis atingiram a Radionaval aumentando as probabilidades de se tornar inoperativa a qualquer momento. Informei o Governador que se devia admitir poder ficar sem comunicações com o exterior.

Entretanto, o *Mac-Díli*, o segundo navio fretado por Macau, ao aproximar-se do porto sofreu um ataque com morteiros, pelo que foi mandado fundear ao largo.

Ao anoitecer a *Tibar* largou a fim de procurar localizar a *Comoro* que se presumia vir de regresso de cumprir a missão em Baucau e tinha interrompido as comunicações com Radionaval.

### **25 de Agosto**

A situação tornou-se caótica tendo aumentado a violência dos combates. A *Laleia* começou a transportar refugiados para o *Mac-Díli*. A *Tibar* informou que tinha localizado a *Comoro* de regresso de Baucau onde procedera ao embarque de civis e militares metropolitanos. As duas embarcações receberam ordens de atracar directamente ao *Mac-Díli*, fazerem o transbordo dos evacuados e aguardarem os primeiros alvares do dia seguinte para atracarem ao cais.

Na madrugada foi recebida do Almirante CEMA a seguinte mensagem transmitida de imediato a todo o pessoal.

*CEM ARMADA SEGUE ATENTAMENTE SITUACAO TIMOR VENDO COM  
ORGULHO ACTUACAO REDUZIDAS FORCAS MARINHA PD CEMA PRESTA  
HOMENAGEM LOUVA ACTUACAO BRAVOS MARINHEIROS.*

## 26 de Agosto

Cerca das 13 horas o Governador e Comandante Chefe comunicou-me que o Governo sairia de Díli para o Ataúro, após estar completada a evacuação de todos os militares metropolitanos no *Mac-Díli* e determinou também que a operação deveria ser preparada de modo a saída ser efectuada de surpresa. Exprimi, na ocasião, as minhas profundas reticências quanto a esta decisão.

Atendendo que o nascimento da lua seria cerca das 22 horas o embarque do pessoal foi marcado para uma hora antes, devendo por questões de sigilo aquela ordem ser dada praticamente na hora da execução. Na Radionaval todo o material de cifra e diversa documentação foram queimados, excepto as mensagens com data posterior a 9 de Agosto que foram embarcadas na *Tibar*.

À tarde, durante um violento ataque, caíram duas granadas de morteiro no porto que provocaram mortos e feridos entre os quais dois paraquedistas. De imediato os paraquedistas, por sua inteira iniciativa, irromperam no Quartel-general ocupado pelo FRE-TILIN e no acampamento de UDT, ameaçando com uma acção punitiva se os combates não terminassem.

Efectivamente a ordem foi prontamente respeitada. Não só o fogo contra o porto cessou, deixando de ser ameaçado o embarque dos refugiados, como também terminaram os confrontos na cidade. Díli, após cerca de uma semana de tiroteio, mergulhou num profundo silêncio, facto que demonstrou, claramente, que ainda existia respeito por parte dos partidos políticos perante uma autoridade exercida com firmeza.

Esta calma total apenas foi interrompida, momentaneamente quando ao anoitecer, cerca das 18.30. o bote da lancha *Tibar* foi atingido por fogo de arma ligeira tendo o motor se incendiado. Os dois marinheiros que estavam a bordo foram recolhidos pela *Laleia* que andava a fazer o transporte de refugiados para o *Mac-Díli*.

Às 19 horas o comandante de *Mac-Díli* informou-me que tinha recebido cerca de 1.000 refugiados e que, por motivos de segurança devia ser dado por concluído o embarque. Todo o pessoal de Marinha disponível foi guarnecer o *Lifau*. Na Radionaval manteve-se apenas o Comandante da Defesa Marítima e o pessoal indispensável para o funcionamento da Estação. De salientar que um marinheiro telegrafista não se apresentou ao embarque. Posteriormente tomou-se conhecimento da sua adesão à UDT tendo sido solicitado à Cruz Vermelha Internacional a respectiva localização. Anos mais tarde, após ter residido na Indonésia e em Díli, regressou a Lisboa.

Às 19.30 a Radionaval enviou a última mensagem do Governador para a Presidência da República:

*EMBARCADOS MAC DÍLI REFUGIADOS METROPOLITANOS E CERCA CEM MILITARES. FICAM GRUPO COMANDO EXÉRCITO 12 ELEMENTOS, ARMADA 27 PARA MEIOS NAVAIS E 64 "PÁRAS". VOU TENTAR SAIR ESTA NOITE MEIOS NAVAIS, DESLOCANDO-ME PARA ATAÚRO. AGUARDO, PARA AMANHÃ, 27, CHEGADA DELEGAÇÃO VIA AÉREA EM ATAÚRO OU MEIOS NAVAIS MESMO LOCAL. SOLICITO ENVIO EQUIPAMENTO RÁDIO ATRA-*

VÉS DELEGAÇÃO ME PERMITA LIGAÇÃO MACAU E DARWIN. QUALQUER FORMA TENTAREI LIGAÇÃO DARWIN.

Às 20.15 foram efectuadas as derradeiras comunicações com Lisboa e Macau e depois de terem sido desligados os equipamentos, desmontadas três válvulas do emissor, a fim de o tornar inoperativo e arriada a Bandeira Nacional, que desde 11 de Agosto se mantivera sempre içada no mastro de honra, a Estação Radionaval de Díli foi abandonada. Durante duas semanas tinha assegurado, ininterruptamente, o único contacto de Timor com o Mundo.

Ceguei ao porto às 21 horas. Na barça *Laleia* embarcaram refugiados timorenses e a unidade de paraquedistas, no *Lifau* militares do Exército, e na *Tibar*, além do Governador o seu Chefe de Gabinete, o Comandante Militar acompanhado do respectivo Chefe do Estado Maior e por último o Comandante da Defesa Marítima. Às 21.40, após a largada da *Laleia* e do *Lifau*, a *Tibar* saiu a barra do porto de Díli.

Quatro séculos e meio tinham passado desde a chegada dos Portugueses!

## 6. De 27 de Agosto a 22 de Outubro. No Ataúro

No dia 27 de Agosto cerca das 6.30, a 6 milhas da ilha de Ataúro, o *Mac-Díli* largou com destino a Darwin enquanto a *Tibar* com o Governador, os seus Chefes de Gabinete e do Estado Maior e o Comandante da Defesa Marítima, a *Laleia* com o Comandante Militar e o Destacamento de Paraquedistas e a *Comoro* navegaram rumo a Maumeta, a principal povoação do Ataúro e sede da Administração. Às 13 horas a *Comoro*, levando a bordo o Governador, respectivo Estado-Maior e o Comandante da Defesa Marítima abicou na Ilha de Ataúro.

No relato que se segue, referente à estadia na Ilha de Ataúro, continuam a ser mencionados apenas os factos em que a Marinha interveio directamente, deixando de ser descrita a situação diária.

Às 17.30 horas a *Laleia* desembarcou em Maumeta a unidade de paraquedistas. Ficaram assim abicadas no Ataúro as barças *Laleia* e *Comoro* e fundeados ao largo a lanca *Tibar* e o rebocador *Lifau*. De notar que devido à forte monção de NE o mar estava bastante agitado tendo as embarcações sentido grande dificuldade em fundear, garrando inúmeras vezes especialmente na altura do virar da maré.

Verificou-se que devido ao estado do mar era impossível os navios fundearem com segurança acontecendo que nos dois primeiros dias tanto a *Tibar* como o *Lifau* tiveram que navegar continuamente, facto que além de sobrecarregar demasiadamente o material afectou as condições físicas das guarnições.

No dia 28 a *Comoro*, com um sargento da Marinha e uma secção de paraquedistas embarcada, largou de Maumeta com a missão de evacuar os militares metropolitanos de Pante Makassar (enclave do Oé-Cussi) e da povoação de Batugadé.

No dia 29, cerca das 17 horas, embarquei na *Tibar* e juntamente com o *Lifau* feze-se rumo para o porto de Kupang. As condições meteorológicas, inicialmente adversas,

melhoraram durante a noite tendo-se às 13 horas do dia seguinte fundeado a cerca de 100 metros a Oeste do cais do porto de Kupang.

Após vários impasses consegui ser recebido pelo Governador do Timor indonésio, tendo solicitado o embarque de mantimentos e entregue uma carta pessoal do Governador Lemos Pires.

No porto de Kupang encontravam-se cerca de 10 navios mercantes (número muito superior ao normal) descarregando arroz e viaturas pesadas e na cidade foram vistos elementos das “boinas vermelhas”, a elite das tropas especiais indonésias, chegados muito recentemente. A *Tibar* e o *Lifau* estiveram seis dias no porto, nos dois últimos não foram permitidas, pelas autoridades locais, licenças a terra às guarnições das duas embarcações.

No dia 3 de Setembro o *Lifau* passou cabos a terra e embarcou combustível e parte dos mantimentos solicitados, tendo eu nesse dia apresentado despedidas ao Governador El Tari o qual me fez a entrega de uma carta particular para o Governador do Timor Português.

Na altura mostrou a sua preocupação pela situação em Díli e a sua estranheza por Portugal não autorizar a Indonésia a pacificar a área onde se desenrolava o conflito. Informalmente disse-me: *Vocês não estão a ver uma coisa. Quando o vizinho saiu de casa e deixou o gaz aberto, para nossa própria segurança, temos que ir lá fechá-lo.* O significado da afirmação era evidente – A Indonésia teria que intervir no Timor Português pois este constituía uma ameaça.

No dia 4 de Setembro pelas 11 horas locais a *Tibar* e o *Lifau* largaram de Kupang rumo ao Ataúro. A viagem foi efectuada sem problemas, excepto as más condições de mar que se agravaram na última parte do trajecto. Às 15 horas do dia 5 debaixo de violenta ondulação as duas embarcações chegaram a Maumeta, tendo sido mandadas amarrar na popa do *Mac-Dili*, regressado de Darwin, a única hipótese de se manterem no Ataúro com um mínimo de segurança, embora, com o virar da maré, poderem colidir, sofrendo danos nas superestructuras (facto que posteriormente se veio a verificar).

No *Mac-Dili* embarcou um marinheiro telegrafista que passou a estabelecer as comunicações com Darwin (circuitos comerciais) e em terra foi montado um equipamento que transmitia as mensagens para o navio. As comunicações, apesar deste novo sistema, estavam muito limitadas e as mensagens só podiam ser enviadas em claro.

A *Comoro* tinha entretanto regressado da missão. No enclave de Oé-Cussi conseguiu embarcar os militares metropolitanos e alguns civis, enquanto na povoação de Batugadé, quando se preparava para abicar, foram notados indivíduos apontando as respectivas armas para a barça, não tendo na altura aparecido quaisquer europeus na praia preparando-se para embarcar e sido avistada a bandeira da UDT içada no forte. Em virtude dos factos a barça afastou-se da praia navegando para o largo. Mais tarde teve-se conhecimento de que a UDT se preparava para capturar a *Comoro*.

No dia 8 de Setembro, cerca das 16 horas, a *Laleia*, onde embarquei acompanhado de um sargento e duas praças, largou de Maumeta com destino a Díli tendo por missão recuperar os 25 militares metropolitanos até então detidos pela FRETILIN.

Pelas 20 horas, à entrada do porto de Díli, após uma viagem realizada sob más condições meteorológicas, as luzes da cidade foram repentinamente apagadas e os faróis de várias viaturas projectaram-se em direcção à *Laleia*. Considerando a dificuldade em atracar ao cais em plena escuridão e com o estado do mar e do vento com tendências a agravarem-se, decidi pairar ao largo até aos primeiros alvares. Sem qualquer ponto de referência em terra, o farol mantinha-se apagado, a barça foi descaído para Oeste e por esse facto só de manhã consegui entrar a barra. Quando a embarcação se encontrava a cerca de 50 metros de terra surgiram uma série de elementos armados que rapidamente se distribuíram pelo cais, abrigaram-se e apontaram as armas para a barça, numa evidente demonstração de força. Entretanto, apareceu na cena a *Laga*, embarcação dos pilotos, a bordo do qual tinha sido montado uma peça de artilharia. Chegaram depois duas viaturas ostentando a bandeira da Cruz Vermelha. Apesar de estar sob uma clara ameaça, a *Laleia* atracou perante cerca de 50 elementos pertencentes à FRETILIN que com um ar ofensivo mantinham as armas apontadas recusando-se a dar apoio à atracação, a qual foi efectuada pelo pessoal da Cruz Vermelha. Cerca de 40 minutos depois chegou ao cais um timorense, devidamente identificado, que leu um documento assinado por todos os militares detidos no qual declaravam que tinham decidido solicitar apoio à Cruz Vermelha Internacional com vista à sua evacuação para Lisboa e que se encontravam hospedados no Hotel Turismo, em Díli, hóspedes da FRETILIN. Foi exigida e recebida a lista do pessoal detido e entregue uma carta do Governador para os dirigentes da FRETILIN. Durante a permanência da *Laleia* o pessoal disposto no cais e a guarnição da *Laga*, sempre a navegar em torno da barça, mantiveram uma atitude extremamente hostil. Após uma viagem cujo único facto saliente foi o avistamento de um destroyer indonésio em patrulha entre Díli e o Ataúro, a *Laleia*, abicou a Maumeta.

Em 21 de Setembro foi publicado pelo Comando Chefe a Ordem de Operações “Maumeta 1” na qual estavam definidas as seguintes missões para o Comando da Defesa Marítima:

- *Garante a operacionalidade dos seus meios com prioridade, para o “Lifau” e “Laleia”;*
- *Utilizando preferencialmente a “Tibar”, efectua patrulhamentos, à ordem;*
- *Utilizando preferencialmente a “Comoro”, prepara-se para efectuar cabotagem na região do Ataúro;*
- *Prepara-se para transportar o Governo e as Forças para outro local, à ordem;*
- *Apoia o centro de transmissões do Comando;*
- *Monta um serviço de escuta, orientando o esforço de pesquisa para as emissões de rádio Austrália, BBC, rádio Atambua, emissora da Fretilin e emissões radiofónicas da UDT;*
- *Prepara-se para reforçar o centro de comunicações dos navios de guerra Nacionais que estejam na área.*

Em 4 de Outubro fui para Darwin, por via aérea, tendo no mesmo dia apresentando-me, em diligência, na corveta *Afonso Cerqueira*, que entretanto tinha chegado àquela cidade australiana. O Almirante CEMA foi então informado que o Comandante da Defesa Marítima do Timor passava a exercer as respectivas funções embarcado na corveta.

Na manhã do dia 5 o navio largou de Darwin rumo ao ilhéu do Jaco (ponta leste de Timor) tendo a partir dessa posição navegado a cerca de uma milha da costa até ao largo do porto de Díli, verificando-se que a Bandeira Nacional continuava içada no mastro de honra frente ao Palácio do Governo.

No dia 6 de Outubro, pelas 14 horas, a *Afonso Cerqueira*, após várias tentativas fundeou frente a Maumeta tendo-se na ocasião confirmado as péssimas condições do fundeadouro. O Governador no seu livro *Descolonização de Timor. Missão Impossível?* refere-se ao acontecimento nos seguintes termos:

*“Em 6 de Outubro chega finalmente a Ataúro a corveta Afonso Cerqueira, o que melhora consideravelmente a situação, por aumentar a segurança e garantir as comunicações com Lisboa, possibilitando também que se fizessem patrulhamentos, que permitiriam uma melhor avaliação do que se estava a passar. Este foi o primeiro apoio militar vindo de Portugal, após quase dois meses passados do início dos acontecimentos e cerca de um ano depois de ter sido solicitado! Lamentável que houvesse sido assim, pois se tivesse chegado mais cedo poderia ter evitado muitas das situações vividas.”*

Surgiu entretanto a necessidade da corveta fazer aguada em Maumeta. Após o estudo de várias hipóteses conseguiu-se efectuar a transporte de água pela *Laleia*, utilizando uma lona impermeável colocada no respectivo poço, operação que em cada viagem transportava 25 toneladas de água. A barça era por sua vez abastecida através de uma vulgar mangueira de jardim ligada a uma torneira da rede pública. A Marinha além dos encargos anteriormente estabelecidos passou a assegurar o abastecimento de água à corveta e a sinalização nocturna em Maumeta, pois a partir das 22 horas locais o gerador em terra era desligado e por consequência tornava-se imperiosa a sinalização de pontos em terra, a fim de possibilitar a verificação a bordo da posição real do fundeadouro.

No dia 11 de Outubro o *Mac-Díli* levando a reboque a *Tibar* e o *Lifau* largou com destino a Macau tendo embarcado 4 sargentos e 6 praças (o navio chegou a Macau a 24 de Outubro tendo o pessoal militar seguido via aérea para Lisboa em 2 de Novembro).

Entretanto, embarcado na corveta, baixei à respectiva enfermaria em 13 de Outubro por ter sofrido um grave ferimento devido a queda. Em 22 do mesmo mês fui examinado por uma Junta Médica tendo a mesma sido de opinião que deveria ser evacuado com urgência para o hospital de Darwin, para onde me desloquei, por via aérea, no próprio dia.

Terminavam assim dum modo imprevisto, os dois anos que mais marcaram a minha carreira de oficial da Armada.

Nos primeiros dias de Novembro, após ter sido submetido a uma intervenção cirúrgica, segui para Macau onde entreguei os meus cargos ao Capitão -Tenente Júlio Chagas Torre, que nunca chegaria a desempenhar as funções em Timor devido à invasão indonésia.

Fui o último Comandante da Defesa Marítima e Capitão dos Portos de Timor. Tive a profunda tristeza de assistir aos dois derradeiros anos da secular presença portuguesa na mais longínqua parcela dos seus territórios ultramarinos mas, por outro, a grande satisfação e a inesquecível recordação de ter comandado um pequeno grupo de mari-

nheiros que, em situações extremas, se pode afirmar, parafraseando o lema da Marinha, “Honraram a Pátria”.

## **7. Síntese das missões cumpridas pela Marinha**

### **Em Díli**

- Assegurou a totalidade das comunicações radiotelegráficas com o exterior;
- Deu guarida e apoio a refugiados na Estação Radionaval de Díli;
- Garantiu a operacionalidade do Serviço de Transportes Marítimos;
- Reabasteceu refugiados nas instalações portuárias;
- Evacuou cerca de 2.700 pessoas para navios mercantes fundeados ao largo de Díli;
- Patrulhou as imediações do porto de Díli e evacuou militares e civis do Ataúro e de Baucau;
- Planeou e efectuou a operação de transporte do Governador, respectivo Estado Maior e dos paraquedistas, em segurança, para o Ataúro.

### **Em Maumeta**

- Evacuou militares e civis do Oé-Cussi;
- Foi a Kupang e a Díli cumprindo missões atribuídas pelo Comandante Chefe;
- Reforçou com pessoal as comunicações do N/M *Mac-Dili* com o exterior, assegurou as de terra com o navio e montou um serviço de escuta radiofónico;
- Patrulhou as águas da ilha de Ataúro;
- Assegurou o transporte de pessoal de e para os navios fundeados frente a Maumeta;
- Estabeleceu a balizagem do canal de acesso a Maumeta e o seu assinalamento;
- Garantiu a aguada da corveta *Afonso Cerqueira*.

# A NAVEGAÇÃO AÉREA: DA ASTRONOMIA À ELECTRÓNICA

Comunicação apresentada pelo académico  
Nuno Sardinha Monteiro, na 8ª sessão cultural  
conjunta com o ICEA, em 29 de Maio

## Introdução

Esta comunicação resultou de um repto lançado pela Academia de Marinha para abordar a história da navegação aérea no pós-astronomia, nesta sessão que celebra o registo dos Relatórios da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul por Gago Coutinho e Sacadura Cabral na Memória do Mundo da UNESCO. Este repto constituiu, compreensivelmente, um grande desafio, pois – apesar de ter estudado navegação aérea no Reino Unido, mais concretamente na Universidade de Nottingham no âmbito do mestrado em *Navigation Technology* – não possuo qualquer experiência de navegação em aviões. E, sendo certo que a maior parte dos métodos e dos sistemas de navegação que abordarei são comuns à navegação marítima, também é verdade que nalguns casos existem diferenças significativas entre as soluções adoptadas para a navegação no mar e no ar. Isso acontece, por exemplo, na radiogoniometria, que se desenvolveu bastante mais na navegação aérea, e nos sistemas diferenciais adoptados para colmatar as lacunas do GPS. No entanto, decidi aceder ao repto da Academia de Marinha, procurando com esta comunicação contribuir, de forma singela, para esta homenagem a duas das mais notáveis personalidades do século XX português: Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Com esse propósito, procurarei efectuar um breve excuro sobre a navegação aérea desde o início do século XX, em que se estava inteiramente dependente dos astros, até aos nossos dias, em que os sistemas electrónicos inundaram os cockpits, facilitando imenso a tarefa de quem tem que navegar a bordo de uma aeronave. Naturalmente, será impossível, por falta de tempo, abordar todos os sistemas electrónicos desenvolvidos para a navegação aérea, desde o aparecimento dos primeiros radiogoniómetros em aeronaves, em 1918. Assim, focarei apenas os sistemas mais importantes, esperando poder proporcionar uma boa panorâmica da evolução dos sistemas electrónicos usados na navegação aérea, até aos nossos dias.

## Medição de ângulos

A navegação aeronáutica – tal como a navegação marítima – começou por estar inteiramente dependente dos astros. De facto, longe de costa, a astronomia era o único método de navegação passível de ser utilizado. Só que os aviadores tinham o problema de não disporem de horizonte visível, que servisse de referência para a medição das alturas dos astros. Para obviar a essa limitação, foi desenvolvido o sextante de bolha, mas

também este apresentava problemas, pois os aviões eram, na altura, plataformas bastante instáveis e a turbulência, muitas vezes presente durante o voo, provocava desvios contínuos da bolha do sextante. Isso levou à incorporação de um relógio para determinação da média das observações (que mitigava os indesejáveis desvios da bolha do sextante). Adicionalmente, havia ainda dificuldades na observação dos astros quando o céu se apresentava nublado na zona do voo.

Mesmo assim, a navegação astronómica nunca foi um método de navegação particularmente atractivo a bordo de aeronaves, pelo que foi sem surpresa que a navegação aérea se começou a virar para a rádio. De facto, o advento da rádio no final do século XIX levou a que se tivesse começado a estudar o desenvolvimento de sistemas de navegação baseados na nova tecnologia. Neste particular, o radiogoniómetro constituiu o sistema pioneiro, tendo tido a sua génese quando o grande Heinrich Hertz se apercebeu que as ondas rádio possuíam propriedades direccionais.

Em 1888, Hertz constatou que, à medida que fazia girar uma antena receptora circular, o valor da corrente nela induzida variava, pelo que conseguia perceber a direcção em que se encontrava o transmissor. A primeira forma de radionavegação consistiu, portanto, na utilização de aparelhos – os radiogoniómetros – que permitiam determinar a direcção de onde provinham os sinais radioeléctricos emitidos por estações em terra – os radiofais, que na navegação aérea são denominados por NDB's (*Non-Directional Beacons*).

A aplicação de radiogoniómetros em aeronaves começou, a título experimental, em 1918. Na altura, a tecnologia existente obrigava a possuir antenas de grandes dimensões, que eram estendidas ao longo de toda a superfície da aeronave. As antenas só viriam a tornar-se mais pequenas após a invenção das válvulas, que permitiam amplificar os sinais recebidos. A partir daí a radiogoniometria tornar-se-ia no método de navegação mais comum para os aviadores (e, por alguns anos, o único). Não obstante, estes radiogoniómetros, que funcionam em LF (*Low Frequency*) e MF (*Medium Frequency*), comportam erros de posicionamento muito elevados, os quais aumentam muito com a distância à estação transmissora. Acresce ainda que os erros também dependem, entre outros aspectos, das condições atmosféricas da zona (o erro aumenta com o incremento da “electricidade” no ar, o que acontece tipicamente em zonas de trovoadas) e até da hora do dia. Além disso, a obtenção da posição era um processo complexo e moroso. Isso levou a que se fossem desenvolvendo técnicas novas para tornar a radiogoniometria mais atraente para os aeronautas. Um passo decisivo nesse sentido foi a invenção de receptores capazes de determinar automaticamente a direcção da estação emissora. Esses receptores têm a designação de ADF (*Automatic Direction Finder*), sendo, ainda hoje, os receptores usados a bordo das aeronaves. Entretanto, na década de '30, os cientistas conseguiram aperfeiçoar a técnica da radiogoniometria em VHF (*Very High Frequency*), que permitiu melhorar significativamente a precisão dos azimutes obtidos, dado o menor comprimento das ondas rádio nesta frequência. Esse passo levou, no final dessa década, à invenção do sistema de navegação VOR (*VHF Omnidirectional Range*). O VOR é composto por uma rede de transmissores VHF, localizados em terra, os quais emitem sinais rádio com diferenças de fase. A medição das diferenças de fase dos sinais recebidos permite ao equipa-

mento instalado nas aeronaves indicar com grande precisão o rumo magnético para a estação VOR sintonizada.

Embora bastante mais preciso que os NDB's – pois, efectivamente, um piloto pode navegar com base no VOR com uma exactidão de 1 grau – também este sistema, que ainda se encontra em uso, tem limitações. A principal é o facto de a sua utilização estar limitada à linha de vista (*line of sight* em inglês). Assim, obstáculos naturais, como montanhas, podem ser limitadores da navegação com o VOR.

Como curiosidade refira-se que a frequência utilizada pelas estações transmissoras do VOR é a mesma utilizada pelas estações que diariamente sintonizamos nos rádios dos nossos carros ou da nossa casa! Evidentemente, uma parte do espectro electromagnético é reservada para uso comercial e a outra para a navegação aérea.

Entretanto, em 1929 tinha começado a ser testado um novo sistema de radionavegação, exclusivamente destinado a auxiliar a aproximação e a aterragem: o *Instrument Landing System* (ILS). Este sistema é usado apenas para navegar a altitudes abaixo de 1 a 2 km, conseguindo levar a aeronave até à fase final da aterragem. O sistema é basicamente composto por dois transmissores independentes, instalados junto à pista de aterragem: um em VHF e outro em UHF (*Ultra High Frequency*). O transmissor de VHF serve para navegação lateral, sendo conhecido pela designação inglesa de *localizer*, ou em língua portuguesa “localizador”. O transmissor de UHF destina-se a auxiliar a navegação vertical, sendo conhecido pela designação inglesa de *glide slope*, ou em língua portuguesa “ladeira”. Cada um dos subsistemas transmite dois sinais, em frequências diferentes e com modulações diferentes. Os receptores de bordo comparam os dois sinais recebidos do *localizer* e indicam se o avião se encontra à esquerda ou à direita do alinhamento da pista de aterragem. Semelhantemente, comparam os dois sinais recebidos do *glide slope* e indicam se o avião se encontra acima ou abaixo do ângulo de aproximação à pista de aterragem.

O ILS foi aprovado para instalação pelas autoridades aeronáuticas norte-americanas em 1941, vindo a ser adoptado pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO) em 1949, dada a sua capacidade de guiar um avião, com alta precisão, até uma altitude mínima mais baixa do que os já apresentados NDB ou VOR (aumentando com isso a possibilidade de sucesso de uma aproximação com visibilidade reduzida e/ou nuvens baixas).

Entretanto o sistema foi-se aperfeiçoando e, hoje em dia, o ILS permite efectuar, em total segurança, aterragens automáticas, com visibilidade vertical de 0 (zero) metros! Também por aqui se consegue perceber o quanto a tecnologia de navegação evoluiu.

## Medição de distâncias

Voltando à radiogoniometria, importa referir que as suas características de funcionamento continuavam a ser bastante limitativas. Cientes disto, os cientistas trabalharam no sentido de conceber um sistema de radionavegação que, baseasse o seu funcionamento na medição da distância, pois nessas circunstâncias o erro não aumentaria significativamente com o afastamento relativamente à estação transmissora.

A partir do final da II Guerra Mundial, o VOR começou a ser complementado com outro sistema destinado a dar distâncias: o DME (*Distance Measuring Equipment*), baseado na técnica do radar, que acabara de ser desenvolvida. O equipamento de bordo envia um par de impulsos em UHF que são recebidos num trans-receptor em terra, que responde ao impulso recebido, emitindo um par de impulsos semelhante. O equipamento DME de bordo recebe a réplica emitida pelo trans-receptor de terra e calcula a distância correspondente. A complementaridade com o VOR levou a que se comesçassem a co-localizar as estações VOR e as estações DME. De facto, enquanto o receptor do VOR fornece a direcção da aeronave para a estação respectiva, o equipamento DME de bordo dá a distância da aeronave até à correspondente estação e assim, apenas com base nestes 2 equipamentos, passou a ser possível às tripulações determinar a posição do avião com mais rigor, deixando de ser necessário ter que executar o cruzamento de 2, ou mais, azimutes de diferentes estações NDB ou VOR – método usado até então.

Cabe aqui referir que os militares desenvolveram um sistema muito semelhante ao VOR / DME, que tomou a designação de TACAN (*TACTical Air Navigation*), destinando-se exclusivamente a utilizadores militares.

Desde a sua introdução, o VOR / DME tem constituído uma importantíssima rádio-ajuda à navegação. Porém, tem alcances relativamente curtos, que na melhor das hipóteses chegam às 200 milhas náuticas, o que impede a sua utilização por exemplo em áreas oceânicas.

Assim, para conseguir cobrir áreas mais alargadas era necessário outro princípio de funcionamento que não este, baseado na técnica do radar. Esse princípio foi idealizado na década de '30 e consistia em medir a diferença de tempo (ou de fase) entre a chegada dos impulsos de pelo menos 2 estações transmissoras, vindo a concretizar-se durante a II Guerra Mundial. Foi nessa altura que os britânicos conceberam, com base nesse princípio de funcionamento, o sistema GEE para os aviões e o sistema *Decca Navigator* para os navios.

Estes sistemas designavam-se sistemas hiperbólicos, pois os lugares geométricos dos pontos que recebem os sinais de um par de estações com igual diferença de tempo (ou de fase) têm a forma de hipérbolas, cujos focos são as estações. Esta técnica tinha a desvantagem de necessitar de 2 transmissores para providenciar apenas 1 linha de posição, pelo que se optou por montar cadeias de, no mínimo, 3 estações transmissoras, em que uma delas era a principal e as outras eram as escravas ou estações secundárias. O equipamento receptor media a diferença de tempo (ou de fase) dos impulsos recebidos da estação principal e de uma das estações secundárias, determinando assim a linha de posição hiperbólica em que se encontrava. Para obter a posição era necessário fazer ainda outra leitura relativa a outro par de estações (sendo a principal sempre uma delas), obtendo dessa forma outra hipérbole, cujo cruzamento com a primeira indicava a latitude e a longitude do navegante.

Ainda durante a II Guerra Mundial, os norte-americanos também desenvolveram um sistema hiperbólico de navegação, que baptizaram como Loran-A (cujo nome é o acrónimo de *L*ong *R*ange *N*avigation). O Loran-A baseava-se em medições de diferen-

ças de tempo entre a chegada de 2 impulsos, transmitidos com frequências entre 1750 e 1950 kHz, ou seja na banda MF. O primeiro par de estações Loran-A começou a transmitir continuamente em 1942 e no final do conflito já havia 75 estações e cerca de 75.000 receptores a bordo de aeronaves e navios. No entanto, as suas limitações começaram a tornar-se evidentes e logo na década de '50 os militares americanos começaram a estudar a substituição do Loran-A (também conhecido por *Standard Loran*) por um sistema semelhante, mas mais exacto e de maior alcance. Primeiro tentaram um sistema que usava a mesma banda de frequências do antecessor mas funcionava por comparação da fase dos sinais, o qual tomou a designação de Loran-B. Este sistema revelou problemas técnicos insolúveis, pelo que nunca passou da fase de testes. O mesmo não viria a suceder à evolução subsequente, o Loran-C, que operava numa frequência mais baixa: LF. O Loran-C tinha melhor exactidão que o seu antecessor, maior alcance de transmissão e a tecnologia envolvida era mais simples, o que resultava em receptores mais baratos. A primeira cadeia Loran-C entrou em funcionamento, apenas para uso militar, em 1957. Como foi hábito durante a guerra fria, a ex-URSS também criou um sistema muito semelhante ao Loran-C, denominado Chayka.

O sinal das estações podia atingir 1100 milhas de dia (por onda de superfície) e quase o dobro à noite (graças à propagação via ionosfera). Relativamente aos erros, tal como nos outros sistemas hiperbólicos, eles variam em função de bastantes parâmetros, como a distância às estações, as condições meteorológicas, a geometria relativa das estações e a hora do dia. De qualquer maneira, em termos médios, nessa altura o erro não excedia 0,25 milhas. Esta boa performance do Loran-C levou a que este sistema se impusesse sobre os outros sistemas hiperbólicos de navegação, nomeadamente sobre o GEE (que foi desactivado nos anos '60) e sobre o *Decca Navigator* (que, embora tenha funcionado até mais tarde, foi desligado em dia 31 de Dezembro de 1999).

No entanto, o Loran-C – além do facto de não permitir obter a altitude, obrigando os aviadores a complementar a sua utilização com altímetros – não tinha cobertura mundial, que era um requisito desejado por todos os navegantes. Para se conseguirem alcances que permitissem uma cobertura mundial era necessário adoptar frequências mais baixas, pois, como regra genérica, quanto menor a frequência maior será o alcance.

Foi assim que surgiu o sistema Omega, que operava em VLF (*Very Low Frequency*) e que, com apenas 8 estações em todo o Mundo, conseguia uma cobertura global. Os receptores Omega mediam a diferença de fase entre os sinais de pares de estações, daí derivando redes hiperbólicas. O sistema só ficou completo em Agosto de 1982, quando começou a funcionar a oitava e última estação, localizada na Austrália, embora já fosse perfeitamente utilizável em largas porções do globo desde meados da década de '70. Apesar da vantagem de permitir um posicionamento contínuo em todo o globo, a exactidão facultada pelo Omega era sofrível, variando entre 2 a 4 milhas.

O sistema Omega foi usado pela aviação civil, em aviões como por exemplo os primeiros Boeing 737, até finais de 1997, altura em que foi desligado pelas autoridades norte-americanas, sobre quem recaía a responsabilidade da manutenção das estações emisoras.

## Sistemas inerciais

Entretanto, nos anos '50, reconhecendo as limitações dos sistemas rádio então existentes, o Departamento de Defesa dos EUA começou a estudar um sistema de navegação autónomo, ou seja um sistema que não necessitasse de quaisquer sinais exteriores à própria aeronave. Com esse propósito, o MIT (*Massachusetts Institute of Technology*) desenvolveu o primeiro sistema de navegação inercial, o qual não requeria nenhuma emissão exterior para determinar a posição e a direcção da plataforma.

Em termos genéricos, os sistemas inerciais de navegação vão estimando a posição através da medição do espaço percorrido e da direcção de deslocamento da plataforma, usando para o efeito micro-acelerómetros e girobússolas. Os sistemas inerciais têm que ser inicializados, com a posição de origem, mas a partir daí são totalmente autónomos, entrando em consideração com a direcção e a velocidade do vento para o cálculo da posição. Naturalmente, os erros vão crescendo com o tempo, sendo que uma das principais fontes de erro é facto de o vento nem sempre ser o que se antecipava. De qualquer maneira, os sistemas inerciais de navegação tornaram-se extremamente populares na navegação aeronáutica, constituindo o sistema primário de navegação a bordo das aeronaves de média e grande dimensão, como por exemplo os modernos Airbus ou Boeings. A tecnologia subjacente foi evoluindo de forma bastante significativa e, hoje em dia, já há sistemas bastante exactos, em que o erro não excede 0,6 milhas por hora. Além disso, na actualidade, os sistemas inerciais de navegação funcionam a maior parte das vezes integrados com outros equipamentos de navegação, desde o GPS, que abordo de seguida, ou até mesmo o VOR ou o VOR/DME. Quando esses equipamentos conseguem determinar uma boa posição, então essa posição é a escolhida pelo sistema integrado; quando tal não seja possível, então o sistema integrado reverte para o modo inercial.

Trata-se de uma solução robusta e que tem provado ser bastante fiável.

## Sistemas de navegação por satélites

Contudo, o desenvolvimento de sistemas electrónicos de radionavegação foi prosseguindo, procurando superar uma limitação que parecia inultrapassável, decorrente do facto da exactidão conseguida ser tanto pior quanto mais baixa fosse a frequência. Neste pressuposto, para se conseguir uma boa exactidão seria necessário adoptar frequências elevadas (VHF ou UHF), que se propagam praticamente em linha recta, como acontece com a luz, significando que qualquer obstrução impediria a recepção do sinal.

Estava-se, portanto, num impasse: com baixas frequências obtinham-se alcances significativos, mas a exactidão conseguida era sofrível; com frequências elevadas conseguiam-se boas exactidões, mas os alcances eram muito limitados.

Este impasse começou a resolver-se em 1957, altura em que a União Soviética enviou para o espaço o primeiro satélite artificial: o *Sputnik*. Passava a ser possível operar nas frequências mais altas (VHF e UHF), contornando os constrangimentos da propagação por linha directa, pela colocação do transmissor no espaço, ou seja sobre os

utilizadores e, portanto, acima das irregularidades geográficas da Terra. Aliás, o Sputnik daria ainda outro impulso indirecto ao desenvolvimento do primeiro sistema de radionavegação por satélites. Na altura, os Soviéticos libertaram muito pouca informação sobre a órbita do satélite, a sua altitude e a sua velocidade. Só se sabia que ele transmitia um bip. No entanto, esse bip veio a revelar-se suficiente para os militares e cientistas ocidentais determinarem a órbita do satélite. Para o efeito usavam estações de seguimento, em locais de coordenadas bem conhecidas, as quais mediam o efeito Doppler do sinal do satélite, ou seja a variação da sua frequência devido ao seu movimento. Com isso conseguiram determinar a altitude e a velocidade do satélite. É então que surge a ideia de fazer as coisas ao contrário, i.e. em vez de usar estações terrestres em locais bem conhecidos para, medindo o efeito Doppler das transmissões de um satélite, determinar a sua posição, proceder de forma inversa: lançar satélites com trajectórias bem conhecidas e, medindo o efeito Doppler das suas transmissões, determinar a posição do observador na Terra. Surge assim o princípio de funcionamento do sistema Transit.

O Transit utilizava satélites em órbita de baixa altitude (cerca de 1000 km), mas interferências mútuas entre os seus sinais limitavam o número de satélites utilizáveis a 5, o que inviabilizava o posicionamento contínuo: o tempo de espera dos navegantes até obterem uma posição variava entre 30 segundos (acima de 80° de latitude) e 110 minutos (no Equador). O Transit começou a funcionar em 1964, tendo sido aberto à utilização civil em 1967. A ex-União Soviética também criou na década de '60 um sistema de radionavegação por satélites, muito semelhante ao Transit, denominado Cicada.

Relativamente ao Transit, o elevado custo dos respectivos receptores associado ao facto de não permitir posicionamento contínuo, afastou muitos utilizadores, sobretudo aeronautas, para quem a demora na obtenção de posição era particularmente problemática.

Entretanto, no início da década de '70 do século passado, peritos da Força Aérea e da Marinha dos Estados Unidos idealizaram um sistema de navegação por satélites que não padecia dos problemas que afectavam o Transit e que possibilitava o posicionamento contínuo e rigoroso em todo o globo. Era o GPS (*Global Positioning System*), que se baseava numa constelação de 24 satélites, transmitindo em 2 frequências pré-definidas da banda UHF. Cada satélite transmitia, nessas 2 frequências, 2 códigos diferentes, um menos exacto, aberto à utilização civil, e um outro mais exacto, para utilização eminentemente militar. O primeiro satélite GPS foi lançado para o espaço em 1978, mas o sistema só atingiu a sua *Final Operational Capability* quase duas décadas depois, em 1995.

Em termos de funcionamento, a recepção do sinal oriundo de 3 satélites permite obter uma posição a 2 dimensões (i.e. latitude e longitude) e a recepção do sinal de 4 satélites fornece uma posição tridimensional (i.e. latitude, longitude e altitude). Recebendo o sinal de um número superior de satélites, o receptor refina o posicionamento e melhora a exactidão.

Ao mesmo tempo que os americanos desenvolviam o GPS, a União Soviética também concebia um sistema similar, baptizado como GLONASS (*GLObal'naya NAVigatsionnaya Sputnikova Sistema*). O primeiro satélite GLONASS foi lançado em 1982, sendo que em 1995 a constelação do GLONASS estava completa, com 24 satélites em órbita.

Porém, os problemas económicos da Rússia, na sequência do desmembramento da União Soviética, aliados à fraca durabilidade dos veículos espaciais lançados, fizeram com que o número de satélites operacionais fosse diminuindo, até atingir um mínimo histórico de 7 em 2001. Nessas condições, os utilizadores do GLONASS viram-se impossibilitados de obter uma posição por períodos que, por vezes, ultrapassavam as 12 horas. Entretanto, as autoridades russas encetaram em 2002 um ambicioso programa de modernização, conseguindo repor a constelação completa, com 24 satélites operacionais, em 2011. Contudo, apesar deste esforço de modernização, o sistema operou durante muitos anos com enormes limitações, o que levou a grande maioria dos navegantes a optar, de forma esmagadora, pelo GPS, que se expandiu muito para além do círculo militar, conquistando milhões de utilizadores entre a comunidade civil.

Todavia, o GPS não se impôs na navegação aeronáutica com a mesma facilidade e celeridade com que se impôs em muitos outros domínios, incluindo na navegação marítima. E isto deveu-se, principalmente, a dois factos.

O primeiro tem a ver com o modo de funcionamento do GPS, que implica que os erros na altitude sejam superiores aos erros na posição horizontal (latitude e longitude), pois todos os satélites estão, obviamente, acima do plano do utilizador, causando uma elevada diluição da precisão vertical. De acordo com as últimas especificações promulgadas (*Global Positioning System Standard Positioning Service Performance Standard*, 4th edition, September 2008), as autoridades norte-americanas asseguram um erro na posição horizontal inferior a 9 metros (95%), podendo chegar a 17 metros (95%) no local mais desfavorável na Terra. Todavia, no que toca à altitude, o erro apontado já é da ordem dos 15 metros (95%), podendo chegar a 37 metros (95%) – muito embora haja muitos relatos de situações em que o erro em altitude é bem pior do que estes valores. Ora como a altitude é fundamental na navegação aérea, facilmente se percebe a renitência das organizações que superintendem a navegação aeronáutica em adoptar o GPS.

O segundo facto responsável por essa renitência é a fiabilidade do sistema. De facto, em caso de falha num satélite, os utilizadores poderão estar a empregar o seu sinal durante períodos não negligenciáveis, sem serem notificados de que o sistema está a dar informações incorrectas. Este aspecto levou as instituições ligadas à navegação marítima e à navegação aérea a implementar sistemas diferenciais (de que falaremos mais abaixo), capazes de colmatar a relativamente fraca fiabilidade do GPS e de melhorar a sua exactidão.

Não obstante, o sucesso do GPS tem sido tão grande que estimativas recentes apontam para que o mercado dos sistemas de navegação por satélites, seus receptores e serviços associados, ascenda a 276 mil milhões de euros em 2020, altura em que o número de receptores GPS poderá chegar aos 3 mil milhões. Estes números – associados à vontade da União Europeia em adquirir autonomia estratégica em relação aos Estados Unidos nesta matéria, deixando de depender da utilização do sistema GPS – levaram a Comissão Europeia a empenhar-se, desde meados dos anos noventa, na implementação de um sistema próprio de navegação por satélites.

Em 1999, este projecto foi baptizado com o nome do ilustre estudioso italiano Galileu Galilei. O sistema Galileo basear-se-á nos mesmos princípios de funcionamento do GPS. Os dois primeiros satélites protótipos (ainda com capacidades limitadas) foram

lançados para o espaço em Dezembro de 2005 e em Abril de 2008. Entretanto, em Outubro de 2011, foram lançados os dois primeiros satélites de teste, de um conjunto de quatro, que já vão integrar a constelação definitiva. A Comissão Europeia prevê lançar ainda este ano os restantes dois satélites de testes, estando ainda previsto lançar mais 14 satélites definitivos até 2014, de forma a atingir a *Initial Operational Capability* nessa data e a *Final Operational Capability*, já com 30 satélites operacionais, em 2019-2020.

Entretanto, também a República Popular da China deu início ao seu projecto de implementação de um sistema de navegação por satélites. Chamar-se-á Compass, que em português significa Bússola, nome que faz justiça ao facto de terem sido os chineses quem descobriu as potencialidades das agulhas magnéticas para a orientação, no mar e em terra. Embora a informação disponível sobre este sistema seja ainda muito escassa, sabe-se que a China pretende, com uma combinação de satélites geoestacionários e de órbita polar, cobrir o continente asiático no final do próximo ano, sendo essa a primeira etapa para declarar o sistema como completamente operacional por volta de 2020.

Com a previsível disponibilidade de 4 sistemas de navegação por satélites no futuro próximo (GPS, GLONASS, Galileo e Compass), muitos navegantes poderão sentir-se tentados a confiar, de forma absoluta e acrítica, na informação por eles disponibilizada. Contudo, uma vez que todos eles utilizam os mesmos princípios de funcionamento, as limitações de um serão, *grosso modo*, as limitações de todos os outros. Assim, navegar de forma consciente obrigará sempre a ter em conta as características e as limitações dos sistemas de navegação por satélites, que não são, nem nunca serão, sistemas perfeitos.

### Sistemas diferenciais

De facto, apesar de o GPS facultar uma exactidão extraordinária, ela é, mesmo assim, insuficiente para algumas situações. Além disso, o GPS apresenta uma fiabilidade insatisfatória para as aplicações mais exigentes, pois os satélites poderão estar a transmitir informação errónea durante períodos não negligenciáveis, sem que os utilizadores sejam notificados dessa situação.

Essas lacunas têm vindo a ser colmatadas através da implementação de sistemas diferenciais idealizados à medida das necessidades de cada grupo de utilizadores.

Assim, para a navegação marítima instalaram-se estações *Differential GPS* (DGPS) junto à costa de mais de 40 países – como é o caso de Portugal, cujas estações DGPS foram instaladas pelo Instituto Hidrográfico e estão a ser operadas pela Direcção de Faróis.

Para a navegação aeronáutica a opção passou por implementar sistemas que utilizam satélites geoestacionários, para fornecer três tipos de serviços:

- Transmissão de um sinal exactamente igual ao dos satélites GPS, de forma a aumentar o número de satélites disponíveis para os utilizadores localizados na área de cobertura dos satélites geoestacionários;
- Transmissão de informação de integridade relativa não só aos satélites GPS como também aos satélites GLONASS, de forma a avisar os utilizadores de qualquer avaria ou disfunção num desses satélites em poucos segundos;

- Transmissão de correcções diferenciais válidas para áreas alargadas, de forma a melhorar a exactidão fornecida pelo GPS e pelo GLONASS.

O sistema americano chama-se *Wide Area Augmentation System* (WAAS), cobre todo o território continental dos EUA, incluindo o Alasca, e está operacional desde 2003, possibilitando exactidões da ordem dos 3 m (95%).

O sistema europeu tomou a designação de *European Geostationary Navigation Overlay Service* (EGNOS), estando operacional desde 2009. Este sistema cobre toda a Europa e tem apresentado performances muito boas (semelhantes às do WAAS), tendo sido certificado para aplicações no âmbito da salvaguarda da vida humana em 2011.

Existem ainda outros sistemas semelhantes em desenvolvimento, nomeadamente no Japão [*Multi-functional Satellite-based Augmentation System* (MSAS)] e na Índia [*GPS Aided Geo Augmented Navigation* (GAGAN)].

Graças ao complemento de fiabilidade e de exactidão proporcionado por estes sistemas (WAAS, EGNOS e afins), o GPS começou finalmente a impor-se na navegação aérea, embora as suas limitações na determinação da altitude, levem à utilização de outro instrumento, o altímetro, para a navegação vertical (i.e. para a obtenção da altitude de forma independente). De qualquer maneira, o sucesso do GPS levou à desactivação dos outros sistemas electrónicos:

- O sistema TRANSIT já foi desligado em 31 de Dezembro de 1996 e o sistema OMEGA em 30 de Setembro de 1997, conforme referido anteriormente;
- Neste momento, já estão a ser desligados alguns radiofaróis aeronáuticos (NDB's) – apesar de ainda se encontrarem muitos em funcionamento;
- Está previsto que as estações VOR sejam desactivadas à medida que as aeronaves instalam receptores de sistemas de navegação por satélites.

Assim, tirando o ILS, destinado exclusivamente à aproximação de precisão para aterragem, o único sistema electrónico que parece estar a escapar a esta razia é o DME, uma vez que o Loran-C também tem uma “espada de Dâmocles” sobre a cabeça. De facto, desde há mais de uma década que as autoridades norte-americanas vêm pré-anunciando o fim do Loran-C, que já esteve apontado para 2000. Embora o sistema se venha mantendo operacional devido à pressão dos seus utilizadores (maioritariamente aeronáuticos), neste momento o Plano de Radionavegação dos EUA apenas assegura a manutenção e operação do Loran-C no curto prazo, ao mesmo tempo que estabelece que as estações Loran-C serão modernizadas, consoante a disponibilidade de recursos financeiros.

## Conclusão

De qualquer maneira, o GPS, além do problema da fiabilidade (já referido), tem outro “calcanhar de Aquiles”, que é a sua vulnerabilidade a interferências e a empasamento, devido ao facto dos sinais transmitidos pelos satélites serem extremamente fracos, chegando à superfície da Terra com um nível baixíssimo. A situação é particular-

mente crítica no respeitante ao empastelamento, que consiste no abafamento intencional dos sinais GPS através de transmissões de ruído nas frequências consignadas. De facto, segundo um relatório encomendado pelo Governo Americano, um empastelador aerotransportado de apenas 1 W, do tamanho de uma vulgar lata de refrigerante, poderá impedir a recepção do sinal GPS de todos os satélites acima do horizonte, afectando uma área com um raio de aproximadamente 350 km. Empasteladores destes, ou mesmo de potências mais elevadas: até 100 W, podem actualmente ser encontrados na internet por um preço inferior a 1.000 euros.

Dessa forma, os utilizadores do GPS devem equipar as suas aeronaves e os seus navios com sistemas redundantes, que possam ser utilizados em caso de perda dos sinais do GPS. É neste enquadramento que ganha todo o sentido a solução actualmente adoptada na maioria das aeronaves, que passa pela existência de vários sistemas inerciais de navegação (o número depende do tipo de aeronave) integrados com um ou mais receptores GPS. Sempre que é possível obter uma boa posição GPS, então é essa a posição escolhida; sempre que o receptor GPS não consiga (por falha própria ou por falha exterior) obter uma boa posição GPS, então o sistema integrado reverte para o modo inercial, que tem a vantagem de ser totalmente autónomo. É uma solução robusta e de grande fiabilidade. Esta conjugação de sistemas inerciais com sistema de navegação por satélites, possibilita que os modernos aviões de passageiros a jacto, possam voar actualmente, com toda a segurança (quer em navegação lateral quer em navegação vertical), no mesmo corredor em sentido contrário, com uma separação vertical de apenas 300 m – isto com velocidades de cruzamento a rondar os 1800 km/h!

Além disso, estes sistemas integrados já permitem efectuar aproximações de não precisão (descidas normalmente para baixo do patamar de 1 a 2 km de altitude, até um valor mínimo definido, em que se tem de avistar a pista de aterragem), dado serem bastante mais precisos (sobretudo em navegação lateral), do que os sistemas tradicionais: NDB, VOR e VOR/DME.

De qualquer maneira, se tudo falhar haverá ainda a navegação astronómica, pois a luz dos astros não depende da vontade de terceiros e não é controlada por nenhuma autoridade. Nesse sentido, apenas uma ou outra nuvem inoportuna poderá impedir os navegantes de obterem a sua posição com base nos astros. É por isso mesmo que a navegação astronómica continua a merecer a atenção dos navegantes, tanto aéreos como marítimos. E é, também, por isso que os trabalhos de Gago Coutinho e de Sacadura Cabral continuam a ser relevantes para os nossos dias.

## Referências

BLANCHARD, Walter F., “Why Satnav?”, *Galileo – Europe’s Guiding Star*, London, Published by Faircount Ltd, 2006, pp. 16 a 29.

Department of Defense, Department of Homeland Security & Department of Transportation, *Federal Radionavigation Plan 2008*, National Technical Information Service, Springfield (Virginia), 2008.

Department of Defense, *Global Positioning System Standard Positioning Service Performance Standard*, 4th edition, September 2008.

JOHN A. VOLPE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEMS CENTER, *Vulnerability assessment of the transportation infrastructure relying on the Global Positioning System*, 19 August 2001.

MARQUES, Armando, “A navegação aérea militar – do sextante ao satélite”, *Memórias – Volume XXVII*, Academia de Marinha, Lisboa, 1997, pp. VI-1 a VI-17.

MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Navegação nos sécs. XX e XXI – Do surgimento da radionavegação à democratização da navegação”, *Anais do Clube Militar Naval*, Jan. / Mar. 2007, Ano CXXXVII, Lisboa, 2007.

MONTEIRO, Nuno Sardinha, “A democratização da navegação – Lição Inaugural da Abertura Solene do Ano Académico na Escola Naval”, *Revista da Armada*, N.º 437, Ano XXXIX, Janeiro de 2010, Lisboa, 2010.

## OS CÉUS DE GAGO COUTINHO E SACADURA CABRAL

Comunicação apresentada pelo académico  
José Malhão Pereira, na 8ª sessão cultural  
conjunta com o ICEA, em 29 de Maio



### Introdução

Têm sido Gago Coutinho e Sacadura Cabral muito lembrados nos últimos anos, comemorando-se devidamente as efemérides que corresponderam aos quinquagésimo e septuagésimo quinto aniversários da Travessia Aérea do Atlântico Sul. A primeira daquelas comemorações, foi no Centro de Estudos de Marinha, embrião da futura Academia de Marinha, sendo Virgínia Rau a Presidente da Secção de História Marítima.

Em 2009, as datas de nascimento e morte do nosso saudoso geógrafo, navegador marítimo e aéreo e grande marinheiro, foram também devidamente comemoradas a nível nacional e na Academia de Marinha.

As comemorações de 1997 tiveram grande visibilidade, sendo muito útil uma consulta às nossas *Memórias*, onde se poderão ver as intervenções não só do seu Presidente na altura, o Almirante Rogério de Oliveira, como também as do Comandante Silva Soares, que infelizmente já não está entre nós, e ainda de muitos militares da Armada e da Força Aérea, entre outras entidades<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ver *Memórias*, vol. XXVII, Lisboa, Academia de Marinha, 1997.

Foram proferidas 9 comunicações, incluindo a de um familiar de Sacadura Cabral, o nosso atual Ministro dos Negócios Estrangeiros, doutor Paulo Portas<sup>2</sup>.

As comemorações de 2009 tiveram também grande projeção, sendo lembrado essencialmente Gago Coutinho e a sua brilhante carreira, que naturalmente incluiu a sua valorosa ação no âmbito da navegação aérea.

Muitas entidades nacionais participaram em diversas ações comemorativas, e novamente a figura desse ilustre membro da nossa corporação foi comentada e divulgada, fazendo até que o nosso confrade o Doutor Rui Costa Pinto, considerasse Gago Coutinho como tema da sua Tese de Doutoramento. Portanto, se alguns de vós tiverem alguma dúvida sobre o nosso geógrafo, bastará consultar o nosso confrade que saúdo e *parabenizo*, se me é permitido usar este termo, pelo seu doutoramento.

Também tive, e com muito gosto, oportunidade de colaborar em diversos e diferentes eventos nas comemorações de 2009, que incluíram uma viagem a S. Tomé e Príncipe, a convite do Instituto Camões, onde tive oportunidade de rever o meu Amigo, Camarada de curso, comandante Franco Facada, o nosso anfitrião de hoje e meu companheiro de tantas aventuras na Armada e não só.

Contudo há este ano outro importante motivo para se relembrar Gago Coutinho, Sacadura Cabral e a sua viagem pioneira, porque foi aos *Relatórios* da Travessia Aérea do Atlântico Sul em 1922, dada a dignidade de serem inscritos no *Registo Internacional da Memória do Mundo*, instituído pela U.N.E.S.C.O. (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).

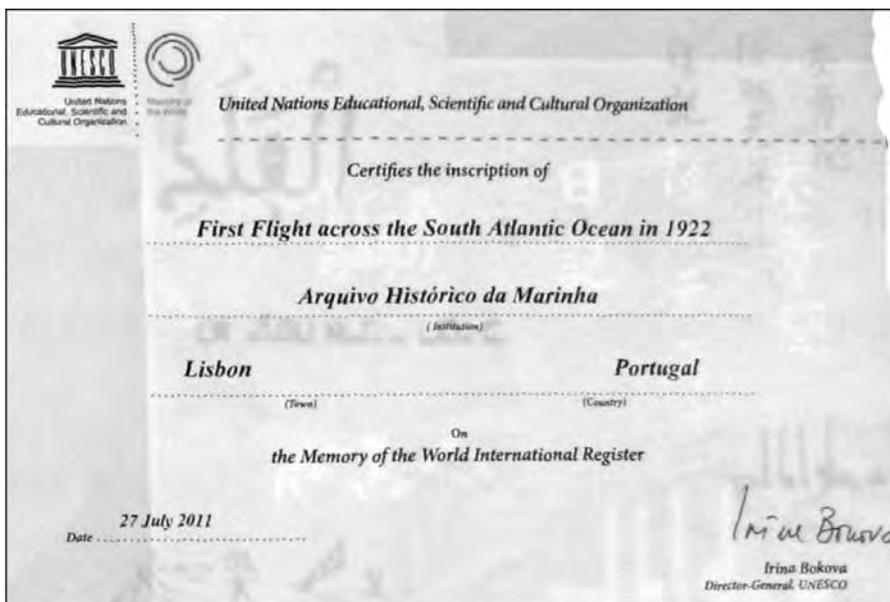


Fig. 1. Certificado

<sup>2</sup> Cf. *op. cit.*, pp. VI 1-IX 29

Como cidadão e marinheiro, saúdo a iniciativa de quem propôs esta honra para o nosso País e a decisão da UNESCO em a ter aprovado. Considero ainda, que parece que tal acontecimento foi esquecido ou ao mesmo não foi dada a atenção que merecia.

E este alheamento foi não só da parte dos meios de comunicação social, que ao Fado deram toda a sua atenção, como também de outras entidades que têm o dever de fazer chegar à população acontecimentos que têm relevância para o nosso País.

O tema da minha comunicação de hoje estará então naturalmente relacionado com o relatório, chamando essencialmente a vossa atenção para a importância que teve a viagem de 1922 na evolução do transporte aéreo intercontinental.

De facto, tentarei mostrar que os aeronautas portugueses, e cito o nosso saudoso Comandante Silva Soares, "... foram os pioneiros na criação do primeiro método científico de navegação aérea astronómica, de um grau de rigor que surpreendeu os especialistas da matéria."<sup>3</sup>.

Seguirei bastante os trabalhos de Silva Soares e também a excelente biografia de Gago Coutinho do coronel Pinheiro Corrêa<sup>4</sup> e ainda outro trabalho importantíssimo, o de um luso-americano muito orgulhoso das suas raízes, o Doutor Francis Millet Rogers, que em 1971 publicou um profundo estudo técnico comparativo das viagens aéreas transoceânicas dos Portugueses e de outros Europeus<sup>5</sup>.

Naturalmente, que tendo alguma experiência de mar e de observações astronómicas, tentarei interpretar com algum detalhe os métodos empregues na viagem e nas que se lhe seguiram.

À exposição terei necessariamente que dar alguma profundidade técnica, pelo que, embora brevemente, exporei e justificarei esses métodos e instrumentos à luz da teoria da navegação astronómica. Peço desde já desculpa às pessoas menos versadas na matéria, mas considero útil esta abordagem.

## **A proposta de Sacadura Cabral e as viagens de 1919**

Antes de iniciar esse estudo, recapitulemos brevemente os acontecimentos.

Em 1919, Sacadura Cabral, quando comandava em Lisboa o *Centro de Aviação Marítima do Bom Sucesso*, teve a ideia de propor ao governo fazer a ligação aérea entre Portugal e o Brasil comemorando assim o centenário da independência do país irmão que aconteceria em 1922.

Cabral acompanhava já as experiências que iam sendo feitas de travessia aérea do Atlântico e ambicionou desenvolver no nosso país métodos mais eficazes do que os que até à altura tinham sido empregues.

<sup>3</sup> Cf. António Jorge da Silva Soares, "Génese da Navegação Aérea", in *Memórias*, vol. XXVII, Lisboa, Academia de Marinha, 1997, p. IV-20.

<sup>4</sup> Cf., Pinheiro Corrêa, *Gago Coutinho, Percursor da Navegação Aérea*, Porto, Edição do Centenário, 1969.

<sup>5</sup> Francis M. Rogers, *Precision Astrolabe. Portuguese Navigators and Transoceanic Aviation*, Lisboa, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1971.

Nesse ano de 1919, a navegação aérea titubeava, e o Atlântico Norte foi palco de 4 expedições, sendo a última de ida e volta<sup>6</sup>:

- em Maio, 3 hidroaviões quadrimotores da Aviação Naval Americana tentaram a travessia no sentido W-E, partindo da Terra Nova e escalando a Horta, Ponta Delgada e Lisboa (fig. 2). Desses hidroaviões só 1 terminou o voo, no seu destino final que era Plymouth. A navegação foi apoiada por navios no mar postados ao longo da rota e afastados de 60 milhas, que dispunham de radiogoniómetro e de projetores para sinalização. O único ponto astronómico que se efetuou nesta viagem foi obtido a flutuar no mar, pelo navegador de um dos hidroaviões que amarou de emergência entre as Flores e o Faial. Tratava-se de achar um continente!;



Fig. 2. Expedição americana em Maio de 1919

- no mesmo mês de Maio, houve uma tentativa de voo da Terra Nova à Irlanda num avião que amarou de emergência a meio do percurso por avaria<sup>7</sup>. O nave-

<sup>6</sup> Ver sobre o assunto A. J. Silva Soares, “A Gênese da Navegação Aérea”, in *Memórias* vol. XXVII, *op. cit.*, pp. IV 22-IV 27. Ver também uma descrição mais detalhada das viagens em Francis M. Rogers, *op. cit.*, pp. 53-141 e ainda Bradley Jones, *Avigation*, New York, John Wiley and Sons, 1931, pp. 243-273. Ver ainda Jorge de Castilho, *A Navegação do Argos*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1927.

<sup>7</sup> A viagem foi relatada pelos protagonistas da mesma, sendo publicada em 1919. Ver Hawker, H. G., Grieve, Mackenzie, *Our Atlantic Attempt*, pref. J. E. B. Seely, Londres, Methuan and Co. Ltd., 1919. É interessante a análise, entre outros, dos capítulos técnicos dedicados aos métodos e instrumento de navegação. Contudo, as informações contidas no texto referem-se essencialmente aos princípios clássicos empregues na navegação marítima e a sua tímida adaptação à navegação aérea.

gador, Capitão-tenente Mackenzie Grieve, da Armada Britânica, obteve duas retas de altura, uma da Polar e outra da Arcturus, utilizando o horizonte de nuvens e o sextante de marinha (fig. 3). Embora já houvesse sextantes com horizonte artificial, os navegadores não consideravam o mesmo muito útil, dada a instabilidade da bolha, que deveria ser mantida em coincidência não só com a imagem refletida do astro bem como com uma referência física;



Fig. 3. Expedição inglesa em Maio de 1919

- em Junho os ingleses John Alcock e Arthur Brown, num bombardeiro bimotor biplano, realizaram pela primeira vez a travessia da Terra Nova à Irlanda (fig. 4). Foi usada navegação astronómica com um sextante de marinha com nível de bolha adaptado. Contudo usou-se principalmente o horizonte de mar de dia e de nuvens de noite. Em 16 horas de voo, Brown fez uma reta de altura do Sol perto do ocaso, um ponto pela Polar e pela Vega, e uma reta de altura do Sol pouco depois do seu nascimento, tendo usado os métodos clássicos de marinha, bastante morosos, como se sabe. De facto, a altura do Sol foi obtida às 5 da manhã e a reta traçada às 0720<sup>8</sup>. Levava também o navegador um dispositivo mecânico (Baker Navigation Machine), que manobrava uma carta de Mercator sobre a qual deslizava um transparente onde estavam desenhadas curvas de altura

<sup>8</sup> Francis M. Rogers, *op. cit.*, p. 70. O Relatório da viagem foi publicado em 1920. Ver, Sir Arthur Whitten Brown, *Flying the Atlantic in Sixteen Hours*, London, Frederick A. Stokes Company, 1920. A viagem é descrita com muito detalhe, mas os pormenores técnicos relacionados com a navegação não revelam inovações importantes, mostrando contudo as dificuldades em adaptar ao ar os métodos e instrumentos usados no mar.

dos astros. Levava ainda um sextante com bolha, mas no qual não confiava<sup>9</sup>. Apesar de o destino ter uma extensão em latitude de mais de 240 milhas, na parte final da viagem houve necessidade de alterar o rumo de 90° para não aterrar em França, mas sim na Irlanda, o objetivo da viagem;

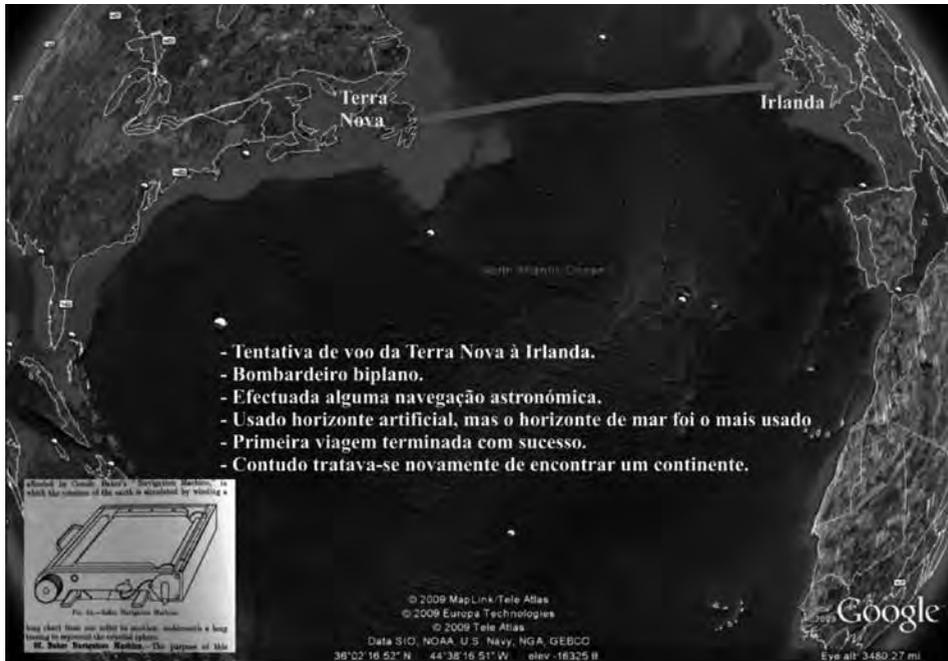


Fig. 4. Expedição inglesa de John Alcock e Arthur Brown. Inseto à esquerda e em baixo, um desenho da Baker Navigation Machine referida por Wimperis no seu *A Primer for Air Navigation*, p. 104

- em 24 de Julho um dirigível inglês (o R34) fez a travessia aérea da Escócia a Long Island e volta (fig. 5). A navegação efetuada foi marítima, utilizando horizonte de mar e de nuvens. Nas cerca de 25 observações astronómicas foram utilizados o Sol, a Lua, Vénus, e três estrelas. O rigor obtido foi de 30 a 40 milhas, o que seria suficiente para encontrar um continente, mas não suficiente para uma navegação rigorosa, como a requerida para encontrar uma pequena ilha. No seu relatório, o navegador admitiu que um erro de 30 a 40 milhas era aceitável para a navegação aérea, e ainda que o sextante de horizonte artificial não merecia confiança, dada a necessidade da coincidência de três referências, simultaneamente.

<sup>9</sup> Ver referência a este dispositivo mecânico para traçar curvas de altura em H. E. Wimperis, *A Primer of Air Navigation*, Londres, Constable Company, Ltd., 1920, p. 104. A imagem apresentada pelo autor, está inserta na figura 4.



Fig. 5. Expedição inglesa em Julho de 1919

Verificou-se portanto que nenhuma das experiências foi suficientemente conclusiva, não se tendo conseguido um método eficaz e integral de navegação aérea.

Podemos já comparar a viagem que se efetuou em 1922 com as acima referidas através da imagem que se segue (fig. 6), verificando que esta correspondeu a atingir com sucesso um minúsculo pedaço de rocha perdido no Atlântico Sul.

Como acima disse, Sacadura Cabral, planeou a viagem de 1922 usando todo o seu saber técnico, e iniciou os estudos pensando propor o uso de um hidroavião que fizesse um voo direto, atravessando de costa a costa o Oceano, atingindo o continente sul-americano.

Como sabemos convidou Gago Coutinho, que já desde 1919 estava a aperfeiçoar um sextante com horizonte artificial.

Terei que abreviar os detalhes já sobejamente conhecidos e entrar diretamente no assunto, admitindo a decisão de se ter de efetuar uma viagem de Cabo Verde para os Penedos de São Pedro, dadas as conhecidas condicionantes do avião, tornando-se para isso necessário que o rigor da navegação fosse maior, porque já não se tratava de aterrar numa costa com grande desenvolvimento em latitude, mas sim um local intermédio de amaragem que seria uma ilha ou ilhéu. E esse rigor não seria só requerido para a navegação astronómica como também para a estimada.

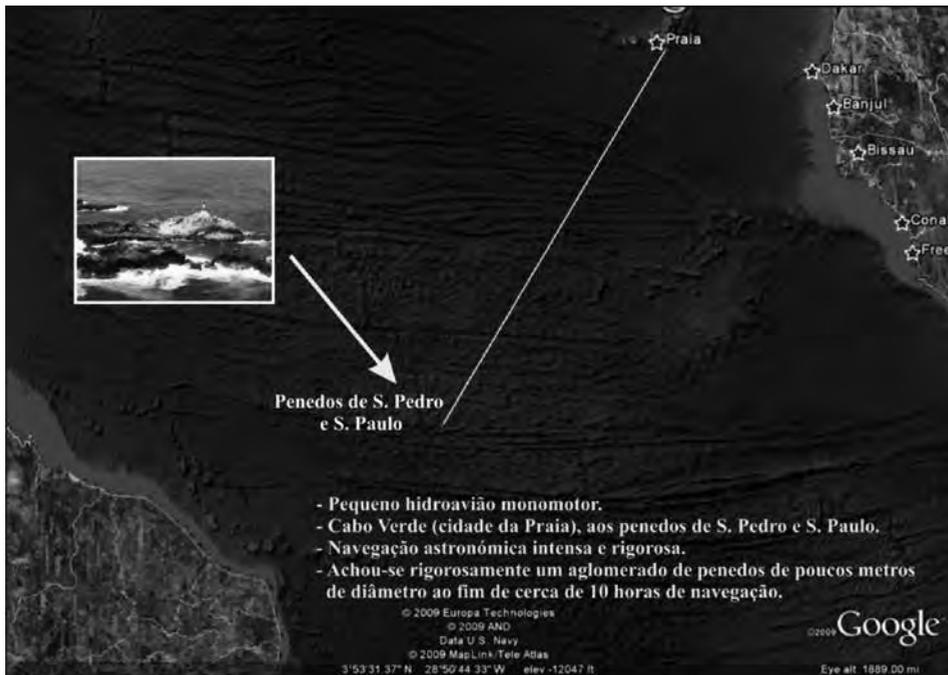


Fig. 6. Expedição portuguesa de 1922

### Resumo dos métodos usados até à altura e sua evolução posterior

As viagens anteriormente referidas foram executadas com os seguintes instrumentos<sup>10</sup>:

- bússola;
- velocímetro sem correções dos erros;
- altímetro aneroide só regulado à partida;
- sistemas muito rudimentares de estima;
- sextante de marinha com bolha de nível;
- Almanaque Náutico e Tábuas Náuticas.

Os métodos foram em tudo idênticos aos usados pela navegação marítima e aos ofícios de marinha das diversas nações empenhadas na corrida à travessia dos mares pelo ar, se deve praticamente todo o seu estudo e aplicação prática.

<sup>10</sup> Sobre os métodos e instrumentos usados na altura, o trabalho do mais tarde Major da Força Aérea Britânica Harry Egerton Wimperis, publicado em 1919 já depois das 4 viagens pioneiras da travessia do Atlântico Norte (citado acima), é extremamente importante, porque condensa, em pouco mais de 150 páginas todos os princípios correspondentes à adaptação da navegação marítima à navegação aérea. Como veremos mais adiante, foi por esta época que Gago Coutinho tentou publicar um texto onde se referia toda teoria necessária à condução da navegação aérea, à luz dos seus conceitos e da sua experiência desde o ano anterior.

Contudo, Sacadura Cabral, sabendo que o seu antigo camarada e chefe, o geógrafo Gago Coutinho, estava a aperfeiçoar um modelo de horizonte artificial adaptável aos sextantes de marinha, convidou-o imediatamente para concretizar a empresa que planeava executar em 1922.

Foram então estudados métodos de cálculo simplificados, e outros meios que tornariam possível uma viagem aérea de longa distância que incluiria a amaragem em ilhas de pequena dimensão. Era portanto necessário ter rigor na navegação, que não se comparava ao que até à altura se fizera nas viagens transatlânticas, cujo local de destino era um continente.

Vejamus como Gago Coutinho se preparou para a travessia do Atlântico Sul, e sigamos as suas propostas no trabalho que iria ser publicado em 1920, cujo manuscrito tem a data de 20 de Julho, e que Pinheiro Correia nos deixou na sua obra<sup>11</sup>. Sigamos também o trabalho de Coutinho e Cabral, *A Navegação Aérea*, publicado em 1923 nos Anais do Clube Militar Naval, já depois da viagem de 1922<sup>12</sup>. Note-se ainda que as altitudes de voo eram da ordem dos 300 a 100 metros.

### Navegação estimada

Para a navegação estimada tornava-se necessário determinar com frequência a velocidade do vento verdadeiro, que no seu seio arrastava a aeronave. Na navegação marítima o idêntico problema de determinação da corrente fazia-se vectorialmente ao fim de um longo período de navegação, comparando entre si as posições estimada e observada, o que permitia calcular o vetor corrente. Mas no ar tudo se passava rapidamente, não se determinavam frequentemente posições observadas, sendo portanto necessário outro processo.

Esse processo e o instrumento mecânico preconizado por Coutinho e Sacadura, o *corrector de rumos*, estão amplamente expostos na referida separata dos Anais do Clube Militar Naval de 1923, *A Navegação Aérea*<sup>13</sup> e noutras publicações futuras<sup>14</sup>. Foi o corrector de rumos, depois da sua apresentação no I Congresso Internacional de Navegação Aérea, adotado por muitas aviações europeias.

Para efetuar os cálculos gráficos necessários, o navegador necessitava determinar o abatimento e ter um instrumento que medisse a velocidade do avião relativamente ao ar circundante, ou *velocidade do ar indicada* (VAI). Esse instrumento existia a bordo e o abatimento era medido por um engenhoso sistema de lançamento ao mar de boias com

<sup>11</sup> *Op. cit.*, pp. 221- 232.

<sup>12</sup> Ver “A Navegação Aérea. Como foi praticada na viagem Lisboa – Rio de Janeiro pelos aviadores Almirante Gago Coutinho e Comandante Sacadura Cabral”, sep. *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, 1923.

<sup>13</sup> *Op. cit.*, pp. 1-9 e gravuras que ilustram este texto e são apresentadas no fim do trabalho.

<sup>14</sup> Contudo, o *Primer de Wimperis*, coevo dos estudos preparatórios Coutinho e Cabral para a sua planejada travessia, já tinha várias sugestões para resolver o problema, incluindo dispositivos mecânicos para cálculo da velocidade do vento verdadeiro. Cf. *op. cit.*, pp. 43-63. Também a excelente obra de José Maria Aymat (*Navegación Aérea*, Madrid, Editorial Labor, 1946, pp. 144-146), vem um desenvolvido estudo do “Corrector de rumbos Gago Coutinho”.

fosforeto de cálcio, que ao caírem na água iniciavam a sua combustão que provocava fumo, além de chama para observação noturna.



Fig. 7. Medição do abatimento a bordo

Lançando uma boia, e admitindo que a mesma caía rigorosamente na vertical do aparelho, um engenhoso dispositivo que a figura mostra, montado nos dois bordos do avião, designado por *derivómetro*, permitia observar o ângulo de deriva.

A determinação do abatimento com determinada proa e o que correspondesse a uma proa separada de  $45^\circ$ , permitia a determinação do vetor vento verdadeiro.

A bordo existiam duas agulhas magnéticas. Uma de governo e a outra à disposição do navegador, que com frequência determinava o seu erro, recorrendo ao azimute do Sol. Os nossos nautas, no seu trabalho já referido (*A Navegação Aérea*), mostram com detalhe os problemas associados à instalação das agulhas, suas deficiências e correções.

Veremos em seguida, que será a navegação astronómica o meio eficaz de corrigir os elevados erros da navegação estimada.

### Retas de altura

Para efetuar a navegação com suficiente rigor, o recurso ao traçado de retas de altura era fundamental. Para as observar, calcular e traçar eram necessários um sextante, processos de cálculo muito expeditos, carta adequada ao fim em vista e suficiente comodidade do observador/calculador. Esta última condição não era muito conseguida.

Recapitemos muito brevemente o princípio de obtenção de uma linha de posição por observação, num momento preciso, da altura sobre o horizonte de um astro de

coordenadas conhecidas. A ideia baseia-se no princípio de que os lugares da terra de onde se observa um astro com determinada altura sobre o horizonte, estão contidos numa circunferência desenhada na esfera terrestre, tendo como centro a posição geográfica do astro e raio a sua distância zenital.

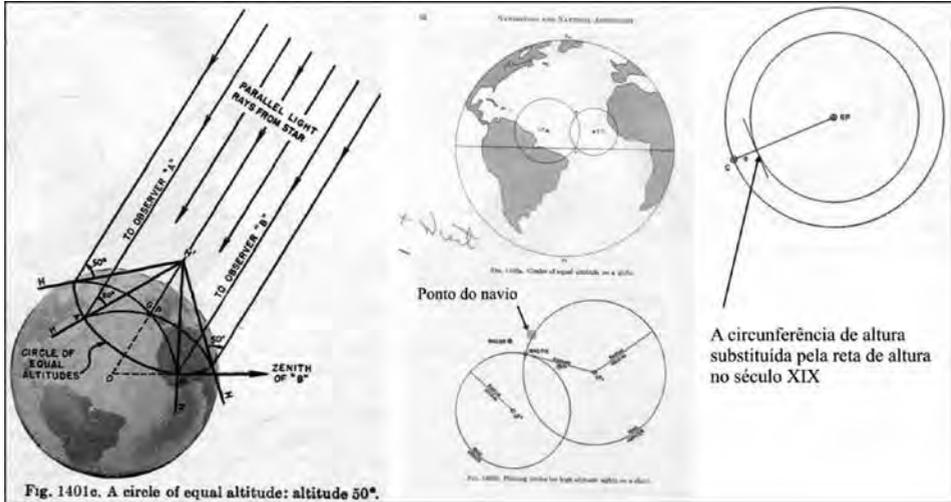


Fig. 8. Circunferências e rectas de altura

Se simultaneamente se observar outro astro, poder-se-ão cruzar estas circunferências, obtendo-se dois pontos, sendo fácil de resolver esta indeterminação, dada a distância que os separa. Mais tarde o problema resolveu-se por cruzamento de retas de altura, que substituíam, nas imediações da posição mais provável do navio, as circunferências de altura na esfera e as curvas de altura na carta de Mercator.

Note-se o que princípio básico desta ideia já tinha sido sugerido por Pedro Nunes em 1566<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Cf. *Pedro Nunes. Obras. Vol. IV De Arte Atque Ratione Navigandi*, coord. Henrique Leitão, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2008, p. 423. Nunca é demais recordar o texto onde Pedro Nunes se antecipa mais de 4 séculos ao princípio básico da circunferência de altura: “Se uma estrela de declinação conhecida estiver no meridiano, isto é, na sua altura máxima ou mínima, pode-se a partir dela encontrar a altura do pólo exactamente como por meio dos raios solares. Caso contrário, tomem-se as alturas de duas estrelas conhecidas, situadas em diferentes verticais e, no globo celeste que os astrónomos utilizam, tomando essas estrelas como centros, tracem-se dois círculos com raios iguais aos complementos das suas alturas. Estes dois círculos terão duas intersecções; e porque uma destas é o zénite do lugar em que se faz a observação, conheceréis pela posição das estrelas qual delas deve ser tomada, da mesma maneira que dissemos mais atrás, no capítulo 14 acerca do Sol. Pelo que ficará a saber a distância do zénite à equinocial, que, como é evidente, é igual à altura do pólo.” Cf. *op. cit.*, p. 423.

## O sextante

Mas para observar numa aeronave a altura de um astro, não tendo o horizonte de mar de noite, ou sendo de dia, voando a uma altitude muito elevada, tornava-se necessário adaptar ao sextante de marinha um sistema de horizonte artificial.

Foi isso que Gago Coutinho concretizou com êxito, começando já em 1919 a estudar o assunto. O seu sextante foi internacionalmente reconhecido, depois de vários anos de estudo e experimentação.

A razão principal para o êxito do instrumento foi a adoção de um princípio aparentemente simples, mas que fez toda a diferença relativamente aos instrumentos desenvolvidos lá fora até à época em que Gago Coutinho desenvolveu o seu<sup>16</sup>.

Vejamos uma breve descrição do instrumento e seu princípio de funcionamento, analisando a adaptação que fizemos da figura que Gago Coutinho publica<sup>17</sup> (fig. 9):

- *Um nível de bolha é colocado na parte anterior do instrumento*
- *A sua imagem é refletida através de um espelho a 45° montado perto do espelho pequeno e levada ao observador que usa uma pínula aberta, isto é, sem qualquer lente*
- *A imagem do astro, refletida pelo espelho grande, era levada, através da manobra da alidade, a alinhar-se horizontalmente com a imagem da bolha na parte limpa deste espelho. Note-se que o espelho pequeno, além da parte espelhada para receber a imagem refletida do astro pelo espelho grande e uma fenda transparente para receber a imagem da bolha, tem à direita, uma parte, também transparente, para observar o horizonte de mar, como um sextante normal*

Note-se que se pretendia que o instrumento permitisse não só a observação em horizonte artificial mas também em horizonte de mar.

Mas a inovação consistia em construir um nível com o raio de curvatura igual à distância da pínula à imagem virtual do astro, conforme a sua reflexão no espelho pequeno. Isto fazia com que as oscilações do instrumento no plano longitudinal e que continha a bolha, não originasse que a imagem do astro se afastasse da bolha, mas sim acompanhasse os seus movimentos<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Francis M. Rogers faz um profundo estudo sobre o desenvolvimento do sextante de horizonte artificial na Europa em todo o seu bem elaborado trabalho. Ver *op. cit.*, pp. 157-296, onde o assunto é mais especificamente tratado.

<sup>17</sup> Ver “Navegação Aérea”, *op. cit.*, última das três figuras apresentadas no final da obra.

<sup>18</sup> O instrumento, e a prioridade ou não da ideia de Gago Coutinho, são profundamente tratados por Pinheiro Correia e Francis Rogers nas suas obras. Contudo, mais adiante referirei um trabalho da época que poderá dar mais elementos para um melhor esclarecimento do assunto. Uma descrição do instrumento e do seu princípio estão claramente expostos na obra de J. M. Aymat, *Navegación Aérea*. Cf. *op. cit.*, pp. 253, 254. Note-se que a primeira edição é de 1933.

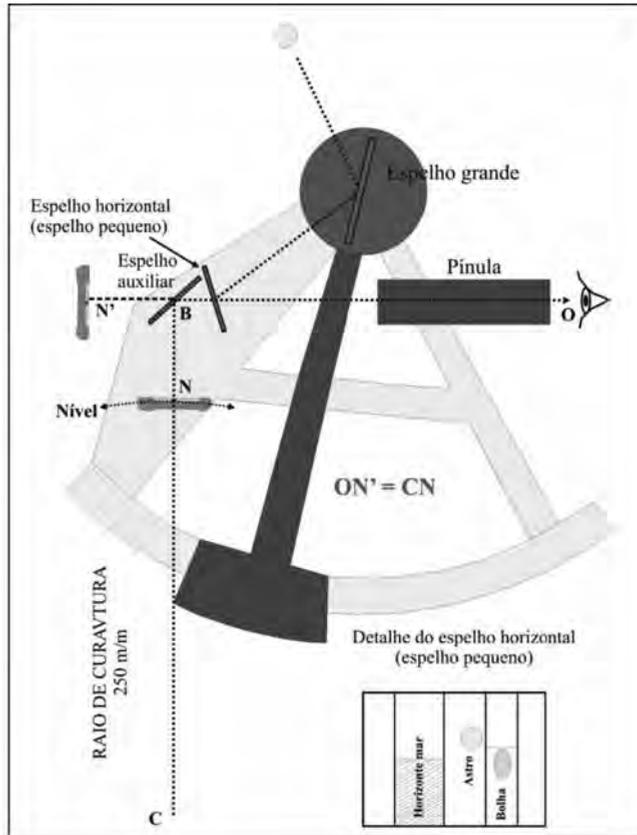


Fig. 9. Adaptação da figura de Gago Coutinho. In *Navegação Aérea*, 1923

De facto, só experimentando um sextante idêntico ao descrito e usado por Gago Coutinho se poderá compreender melhor como o sistema funciona perfeitamente.

Tivemos o privilégio de o senhor almirante Comandante da Escola Naval nos ter autorizado a fazer experiências com o exemplar existente naquela instituição, construído pela casa Plath de Hamburgo e idêntico ao outro exemplar do Museu de Marinha.

Pela foto (fig. 10), se poderá ver que o sextante foi desenhado para ser usado com a mão esquerda, pelo que, o espelho pequeno tem um desenho diferente do que se mostra no desenho que adaptámos da descrição de Gago Coutinho (fig. 9). Ver figura 11, que contém um excerto de um desenho esquemático de Francis Rogers.



Fig. 10. Sextante Plath, System Admiral Gago Coutinho, existente na Escola Naval.  
Tem o número 11498. Veja-se o parafuso de rectificação da bolha

De facto, a esse espelho foi retirado parte do espelhado com a forma que a imagem da figura 11 representa e as fotos da figura 12 ilustram. Nesse T invertido, faz-se a coincidência da imagem refletida do Sol com a imagem refletida da bolha (que se move verticalmente quando o sextante é rodado no plano do vertical o astro), tentando-se ainda colocar o instrumento na posição vertical, pelo ajustamento da bolha transversal através da parte transparente inferior. Na mesma figura 12 mostra-se o comportamento das imagens das bolhas e do Sol durante a observação. Verificámos, nas observações do Sol, que os movimentos efetuados com a mão no eixo perpendicular ao plano do instrumento (e, como se disse acima, no plano do vertical do astro), fazem com que, com algum atraso é certo, a bolha e o Sol se mantenham unidos. “Não se trata, pois, [como afirma Gago Coutinho], de efetuar a coincidência de três imagens, como acontece nos teodolitos (bolha, referências e imagem do astro), mas só duas, como no sextante vulgar.”<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Cf. *op. cit.*, p. 15.

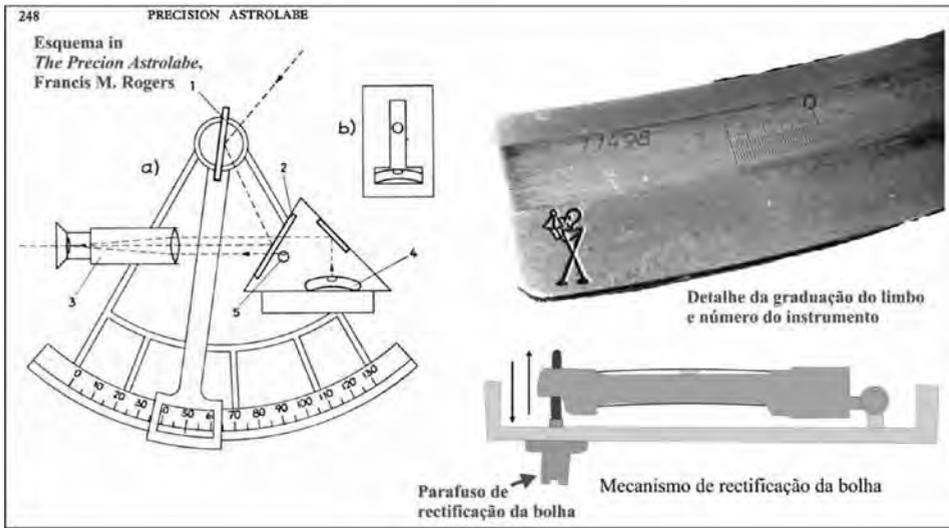


Fig. 11. Esquema do sextante de Gago Coutinho e detalhes da graduação do limbo e do mecanismo de rectificação da bolha

É essa a grande inovação, aparentemente simples, mas que foi concretizada por uma pessoa com uma extraordinária bagagem intelectual e com muitos anos de experiência em geodesia, navegação marítima e hidrografia.

Outra inovação foi graduar o limbo de 10 em 10 minutos, o que era suficiente para se poder apreciar a olho a quantidade correspondente ao minuto de arco, apesar de o instrumento ser dotado de um nónio. Ver na figura 11 um detalhe da graduação do limbo.

Coutinho fez muitas e variadas experiências com o seu sextante em 1919 e 1920, tanto em terra, como voando. Veja-se um exemplo de registo dessas observações e os erros correspondentes, perfeitamente aceitáveis para a navegação aérea (fig. 13).



Fig. 12. Observações em terra com o sextante Plath, System Gago Coutinho. Exemplar existente na Escola Naval. Rectificação usando o horizonte de mar

Vejam-se na mesma figura um conjunto de observações feitas com o sextante da Escola Naval, e os erros correspondentes.

H c.	Alt. sextante	Alt. verdadeira	Erro
14 53 07	65 23	65 19	+11.5
15 05 27	63 34	63 18	+16
15 14 55	62 00	61 46	+14
15 19 45	61 00	60 58	+2
16 03 50	53 13	53 08	+5
16 28 30	48 52	48 17	+3
24 Maio			
11 31 08	58 27	58 14	+13
11 44 30	60 29	60 33	-4
12 08 50	64 26	64 30	-4
12 19 10	66 03	66 02	-1
12 25 26	66 50	66 55	-5
12 40 53	68 50	68 52	-2
13 49 49	71 55	71 51	+4
15 13 19	62 10	62 10	0
15 41 25	57 38	57 21	+17
15 50 49	55 48	55 39	+9
16 10 48	52 09	51 58	+11
25 Maio			
11 11 32	55 12	54 47	+25
11 21 05	56 43	56 32	+11
11 26 03	57 38	57 26	+12
11 52 00	61 56	61 55	+1
12 14 03	65 33	65 24	+9
12 31 43	68 15	67 53	+22

Grato da observação	Alt. sextante	Alt. verdadeira	Alt. calculada	Erro	Gr. de alturas	Correcção
38°46'	7°35'	15°14'	72°56'	72°44'	+6'	15°
39°29'	9°11'	15°12'	72°09'	71°54'	+15'	17
39°41'	9°3'	15°22'	70°30'	70°15'	+15'	14
39°45'	9°2'	15°31'	70°03'	69°47'	+16'	16
39°42'	9°0'	15°34'	69°25'	69°22'	+3'	19
40°17'	8°52'	14°16'	63°29'	63°24'	+5'	23
40°10'	8°50'	14°16'	63°49'	63°58'	+8'	44
40°22'	8°50'	14°19'	62°18'	62°34'	-16'	45

*Hydrographic, N. 4-018 - 700 canoas  
(origem de dados para Avião)  
Observações astronómicas do alturas do Sol  
com horizonte e horizonte artificial  
7 julho 1920*

Experiências de Gago Coutinho em voo, em 1920

Experiências em terra (Museu de Marinha), com o sextante da Escola Naval

Fig. 13. Comparação de experiências de observação com sextante de horizonte artificial

Note-se que se fizeram mais de duas centenas de observações em dias diferentes e com diferentes ajustamentos da posição da bolha relativamente à vertical (ver abaixo a justificação deste procedimento), feita por manobra do parafuso indicado na figura 10 (ver, na fig. 11, uma representação esquemática do funcionamento do mecanismo de retificação da bolha). As que constam na figura correspondem a uma série de observações sequenciais efetuadas no mesmo local. Os erros são idênticos aos de Gago Coutinho, que observou em voo.

Vejamos alguns detalhes relativos à retificação da bolha. Sendo a vertical do lugar dada pela bolha, e sendo a sua imagem desviada a 90° pelo espelho auxiliar na direção da pínula, quando a alidade se encontrar na graduação zero (e estando o sextante retificado no modo tradicional), e se mirar o *horizonte verdadeiro*, o centro da bolha deverá coincidir com a linha desse horizonte.

Para fazer a retificação em horizonte de mar, isto é, quando se pretender eliminar ou reduzir o “erro da bolha”, ter-se-á que ter em atenção a depressão, pelo que bastará observar praticamente ao nível da água, de preferência sentado, e junto à beira-mar. Isso permitirá reduzir a correção da depressão a pouco mais de um minuto. Foi este o procedimento que usei para retificar o sextante, deslocando-me à zona adjacente à Marina de Oeiras, como a imagem documenta (ver figura inserta na fig. 12). A retificação também se poderá fazer em terra, utilizando um teodolito, que proporcionará uma mirada horizontal a uma referência distante. Só vi este procedimento descrito e comentado na *Air Navigation*, um excelente trabalho de um oficial da Armada Americana, o Comandante P. V. H. Weems, do qual se transcreve a descrição de dois dos três processos preconizados para eliminar o erro da bolha:

(1) *With the eye within two or three feet of sea-level (to eliminate dip) [na realidade não a elimina completamente] observe the position of the bubble relative to the sea horizon. If there is no bubble error the centre of the bubble should coincide with the horizon*

(2) *Observe a distant object at the same level as the sextant as determined by a theodolite or other accurate means. If there is no bubble error the centre of the bubble should coincide with the distant object*<sup>20</sup>

O outro processo será o astronómico, comparando a altura observada com a que se obteria no momento e local da observação<sup>21</sup>.

Note-se que as experiências foram feitas com os dois instrumentos históricos (os Plath, *System Gago Coutinho*, da Escola Naval e do Museu de Marinha), aos quais não fiz todos os ajustamentos que seriam necessários, por razões de fácil compreensão, pelo que as mesmas não foram definitivas e completamente concludentes<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Cf. P. V. H. Weems, *Air Navigation*, ed. Arthur J. Hughes, P. F. Everitt, London, McGraw-Hill Publishing Company, Ltd., 1937. O volume que consultei na Biblioteca Central de Marinha está assinado por Gago Coutinho (Lisboa, 1937).

<sup>21</sup> Foi este o processo que utilizei para determinar os erros das observações.

<sup>22</sup> No Apêndice 2 dão-se mais algumas informações relativas aos dois sextantes do Museu de Marinha.

Gostaria de notar agora o interessante facto de ter encontrado uma importante anotação, pelo punho de Gago Coutinho, na obra de H. E. Wimperis, o diretor da *Air Navigation Research Section* do Ministério do Ar Britânico que publicou em 1920 um excelente manual de navegação aérea (acima já citado), que terá sido um dos primeiros guias para os aeronautas da época<sup>23</sup>.

Na página de rosto de um exemplar desta obra existente na Biblioteca Central de Marinha e pertencente ao legado do nosso aeronauta, poder-se-á ler (ver Apêndice 1 onde apresentamos imagem da página): “Atravessou comigo o Atlântico na viagem Lisboa Rio, de 30-III a 17- VI-1922”.

Analisando o capítulo referente às observações astronómicas e aos instrumentos de observação, o autor afirma, a propósito R. A. E. Bubble Sextant:

As the lens is chosen to have a focal length equal to its optical distance from the bubble, and as the curvature of the upper surface of the latter is also equal to this distance, it follows that the bubble will always be in focus and will appear to move with the sun or star if the instrument should rock in the hand – this enormously facilitates the observations.<sup>24</sup>

Dado que Gago Coutinho experimentava o seu princípio, nitidamente idêntico ao exposto na transcrição acima, desde meados do ano anterior e que a obra de Wimperis era tão do seu agrado que não hesitou em levar o livro para bordo apesar das frequentemente referidas limitações de peso, poder-se-á admitir alguma troca de impressões entre Coutinho e Wimperis.<sup>25</sup>

Pinheiro Corrêa transcreve a nota que Gago Coutinho apresenta no seu artigo de 1920, em que refere que “... durante uma conferência realizada na Sociedade de Geografia de Londres em Novembro de 1919, sobre «os instrumentos empregados na navegação das aeronaves» por G. Dobson, foi preconizado, de preferência ao sextante de giroscópio, a utilização de um novo instrumento a que chamam – «R.A.E. Bubble Sextant Mark II» - que em princípio, não difere essencialmente do sextante por mim apresentado, em Julho de 1919, no Observatório da Ajuda.”<sup>26</sup>

Também Arthur J. Hughes, na sua *History of Air Navigation* (1946), no capítulo dedicado aos sextantes, não faz qualquer referência ao de Gago Coutinho, considerando contudo que “The first and most famous of bubble sextants was invented by Mr. L. B. Booth, of the Royal Airforce Establishment at Farnborough, in about 1920, in which he utilized the principle that «the bubble moves across a spherical surface of radius equal to

---

<sup>23</sup> Cf. *op. cit.*

<sup>24</sup> Cf. *op. cit.* p. 85.

<sup>25</sup> Este assunto é tratado por Pinheiro Correia no seu volumoso estudo, no Capítulo I da Quinta Parte, com o título, “O «Sextante» Português inspira ... Ingleses e Americanos”. Também Rogers refere Wimperis e o seu *Primer*, comentando esta informação referente ao sextante R.A.E. Cf. *op. cit.*, pp. 158-165.

<sup>26</sup> Cf., *op. cit.*, pp. 331, 332. R. A. E. é a sigla correspondente à Royal Aircraft Establishment, um organismo Inglês de investigação, localizado em Farnborough, Hampshire.

the equivalent focal length of the bubble collimating lens.»<sup>27</sup>. Depois de explicar esquematicamente o princípio do instrumento com uma gravura, afirma que:

In 1924 Mr Booth produced this sextant in its most practical form, known as R. A. E. Mark V, and in the record of air navigation up to 1935 it has had a wonderful record, being used on all the long flights in the R. A. F. and by early navigators, such as Del Prete, Wilkins, Rossi, Ulm, G. P. Taylor and Chichester. About the same time, as is often the case, the same principle was embodied in another famous air sextant, known as the Bureau of Standards Model, which was developed in the United States, and also in the Favé sextant, developed in France.<sup>28</sup>

E nem uma palavra sobre o princípio utilizado por Gago Coutinho no seu sextante desenvolvido a partir de 1919, apesar de este mesmo sextante ser referido anteriormente no seu livro, a propósito das viagens históricas, onde mais de uma página de texto é usada, acompanhada por duas gravuras, sendo uma do sextante e outra um mapa com um esquema da viagem.

Contudo neste texto, e a propósito dos métodos usados por Coutinho e Cabral, Hughes afirma que: “Coutinho was a great believer in the sextant, and after the flight invented a bubble sextant which was known as for many years by his name.”. Há aqui evidente falta de informação, apesar de o autor dar a entender, mais adiante, que falou com Sacadura “... a few weeks before the flight ...”<sup>29</sup>.

### Métodos de observação

Para observar a bordo de uma aeronave, o desvio da vertical devido à força centrífuga provocada pelas bruscas acelerações do aparelho era um problema importante. Gago Coutinho discute profundamente o mesmo e admite que a melhor solução será aproar ao astro durante a observação.

Ao observar em horizonte de mar, torna-se necessário baixar para altitudes inferiores a 100 metros. Atendendo a que o valor da correção da depressão é significativo a estas altitudes, o conhecimento rigoroso dessa mesma altitude é importante. Dado que o barómetro não dá informação fiável, visto que apenas foi acertado à partida, usava-se a sombra das asas do avião. De facto, sabendo a envergadura do aparelho, a sua sombra tem essa dimensão constante, pelo que medindo o ângulo que subtende o extremo da sombra, estando o avião com o Sol em determinada marcação, se conseguirá, através de cálculos trigonométricos saber a altitude do avião.

<sup>27</sup> Cf. Arthur J. Hughes, *History of Air Navigation*, London, George Allen & Unwin Ltd., 1946, p.p. 119, 120.

<sup>28</sup> *Idem, ibid.*, pp. 47-49.

<sup>29</sup> *Idem*, p. 48. Estas considerações poderão complementar os desenvolvidos comentários de Francis Rogers sobre o assunto. Cf. *op. cit.*, pp. 158-167.

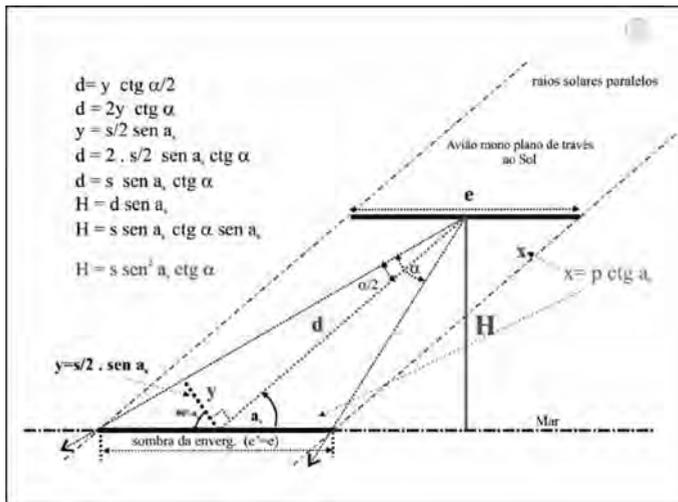


Fig. 14. Explicação da fórmula preconizada por Jorge Castilho

Gago Coutinho levava a bordo uma tabela (ver Apêndice 3), já com o trabalho preparado, faltando apenas entrar com o valor do logaritmo da cotangente do ângulo que subtendia as asas do avião, somando-o ao da constante  $k$ , consultando posteriormente a tabela, donde extrairia o valor da altitude.

No seu texto, e em textos posteriores, nunca Gago Coutinho mostra a fórmula que usou para construir a tabela, tendo contudo Jorge Castilho, no seu relatório da viagem do *Argos*, indicado a fórmula seguinte:  $H = k \operatorname{sen}^2 a \operatorname{ctg} \alpha$ , onde  $H$  é a altitude,  $a$  a altura do Sol e  $k$  uma constante, dependente da envergadura do avião<sup>30</sup>.

Jorge Castilho, antes de apresentar a fórmula, comenta que “Este processo é semelhante ao da medição de uma distância – do avião ao mar – com o auxílio de uma mira de base fixa – comprimento da sombra do avião. No caso de um monoplano como o *Argos*, o comprimento da sombra é constante e igual ao comprimento das asas – envergadura – e a observação consiste em medir de bordo o ângulo dessa sombra”. E não há mais explicações por parte de Coutinho ou de Castilho.

Depois de algum estudo sobre a matéria, chegar-se-á à conclusão que tanto a fórmula de Castilho como a tabela de Gago Coutinho estão relacionadas com a situação correspondente à observação da distância angular entre os limites da sombra das asas do avião no mar, com o avião de través ao Sol.

Para o caso do monoplano, a figura 14 mostra a demonstração da fórmula, de fácil dedução. Contudo, a situação do biplano é mais complexa, pelo que o assunto será apresentado com mais detalhe no Apêndice 3 já acima referido.

<sup>30</sup> Cf. Jorge Castilho, *A Navegação do Argos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1927, p. 13.

## Os métodos de cálculo para o traçado das retas de altura Preparação em terra

Foi não só no estudo de um instrumento adequado à observação no ar sem horizonte de mar que Gago Coutinho foi inovador. Terá sido até mais inovador nos métodos que preconizou para em condições adversas conseguir, em um a três minutos, traçar uma linha de posição e também noutras engenhosas soluções para a condução da navegação.

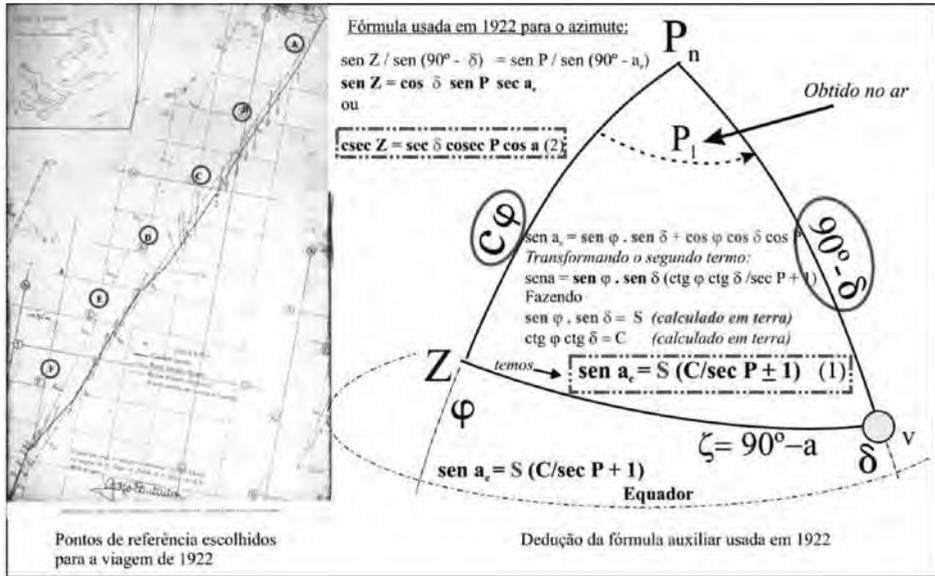


Fig. 15. Pontos de referência e fórmulas para a altura estimada (1) e o azimute (2), usados para o pré-cálculo em terra, que permitia o traçado quase imediato da recta de altura em voo

Para rapidamente se poderem obter e traçar linhas de posição durante a viagem que seria de curta duração e com uma rota bem definida, tornava-se necessário preparar em terra todos os cálculos possíveis. Para isso, e dando voz a Sacadura e Coutinho no seu *A Navegação Aérea*, “Começaremos por prever, ao longo da linha sobre que pretendemos navegar, alguns pontos de referência, de latitude e longitude conhecidas, e afastadas entre si de cerca de 100 milhas. E para a hora provável da nossa passagem na proximidade de cada um desses pontos, aceitaremos uma ascensão reta e uma declinação do astro, que, mesmo no caso do Sol, poderão ter a suficiente aproximação.” Vejam-se esses pontos no cartão de registo da viagem (fig. 15).

Tornava-se necessário levar já de terra os cálculos muito adiantados, pelo que se recorreu a diversas aproximações e adaptações das fórmulas conhecidas para a resolução do triângulo de posição. Um exemplo está na figura. Note-se então, que da fórmula simplificada que acima expusemos (que está envolvida por um retângulo), apenas o valor do ângulo no Pólo será só conhecido no momento da observação.

De facto a latitude e a longitude são conhecidas, sendo as dos pontos de referência, em graus certos, e a declinação é a estimada para a hora provável de passagem nas proximidades desses pontos. Todas as outras operações já poderão ir prontas, visto se poderem calcular as expressões assinaladas por S e C, que são produtos de funções trigonométricas de valores conhecidos, registando-se os seus logaritmos.

Outro artifício importante é que ao efetuar o cálculo final no ar se pode saber imediatamente pelo cronómetro o ângulo no Pólo do astro no momento da observação.

De facto, o Sol médio passa no meridiano de Greenwich às 12 horas médias e no meridiano de cada ponto de referência à hora média correspondente à sua longitude em tempo. Mas o Sol verdadeiro, o que realmente interessa ao navegador, passa em cada meridiano a uma hora que difere da hora média pela equação do tempo. Para isso, tendo em conta a equação do tempo e o estado do cronómetro, determina-se a hora média a que o Sol verdadeiro passa em cada ponto.

Em voo, triando a hora do cronómetro no momento da observação e fazendo a diferença (que se converterá de tempo a arco), para a hora pré calculada correspondente ao ponto de referência que vai ser adotado para o cálculo da altura estimada, obter-se-á imediatamente o ângulo no Pólo, P. No exemplo que apresentarei a seguir, esclarecer-se-á o engenhoso processo.

Para o azimute, Coutinho utilizou entre outras a fórmula conhecida representada na figura 15 (fórmula 2, em cima, deduzida pela analogia dos senos), cuja resolução já ia de terra muito adiantada também como veremos, porque o logaritmo da secante da declinação já estará previamente calculado<sup>31</sup>. Para tornar ainda mais rápidos os cálculos, e atendendo a que bastará calcular o azimute com o rigor do grau, o logaritmo achado foi aproximado às três casas decimais.

$\text{sen } a_e = S (C/\text{sec } P + 1)$

Fórmulas a resolver

$\text{csec } Z = \text{sec } \delta \cdot \text{csec } P \cdot \cos a_e$

23 MARÇO 1922		A	
PONTOS DE REFERENCIA		370	
		370	Long 1301' 00"
Longitude		0.744.00'	<b>11<sup>o</sup> convertidos em tempo</b> Sinal + visto Sol verd. atrasado em rel. sol médio Hora média da passagem do Sol verdadeiro no lugar
Eq. Tempo		+ 4.46	
Estado cron. <sup>a</sup>		+ 23	
H. passag. merid. <sup>a</sup>		12.48.01	
ctg. <sup>a</sup> latitude	φ	0.12259	log ctg 37° - 0.122886 (arredondado a 5 decimais) log ctg 3° 31' 18" - 1.210827 ( arredondado a 5 decimais ) soma ctg φ ctg δ = C
sen DC	δ	1.21083	
secante DC	δ	1.33377	
a 3 <sup>o</sup> seg		1.33382	
senos latitude	φ	0.77946	log sen 37° - 9.779463 (arredondado a 5 decimais) log sen 3° 31' 18" - 8.788352 (arredondado a 5 decimais) soma sen φ . sen δ = S log sec 3° 31' 18" - 0.000821 (arredondado a 3 decimais)
sen DC	δ	8.78835	
secante DC	δ	8.56581	
.001		8.56586	(calculado em terra)

Fig. 16. Preparação em terra do cálculo, para a bordo só executar duas aberturas da tabela de logaritmos para calcular a altura e o azimute estimados. Os valores obtidos em terra são os logaritmos das constantes S e C, e da secante da declinação, restando para bordo apenas o ângulo no Pólo, dado pelo cronómetro e a altura verdadeira do astro dada pelo sextante

<sup>31</sup> Todo o processo é detalhadamente exposto por Francis Rogers no seu *Precision Astrolabe*, sendo explicados todos os cálculos prévios, justificando matematicamente os que Gago Coutinho fez durante a preparação da sua memorável viagem. Cf. *op. cit.*, pp. 197-220.

Esta fórmula é, como se sabe, ambígua para azimutes perto de  $90^\circ$ , sendo difícil reconhecer o quadrante. Contudo, Gago Coutinho utilizou-a com êxito<sup>32</sup>.

Veja-se então na figura 16 um excerto do cálculo prévio efetuado para o ponto A, para a tirada Lisboa Grã-Canária em 30 de Março de 1922<sup>33</sup>. A negrito estão escritos a hora da passagem meridiana do Sol (12h 49m 01s), a soma dos logaritmos da  $\text{ctg}\varphi$  e  $\text{ctg}\delta$ , o logaritmo da secante da declinação, e acima deste valor, em escrita normal, a soma dos logaritmos do  $\text{sen}\varphi$  e  $\text{sen}\delta$ . Repare-se então que as fórmulas (1) e (2) da figura 15, ao serem utilizadas em voo, só têm uma incógnita, que é o valor do ângulo no Pólo. Como vimos, este obtém-se por simples subtração de duas horas. Note-se que para ainda simplificar mais as operações em voo, Gago Coutinho vai ao ponto de adicionar ao logaritmo de S uma quantidade que faça com que o mesmo acabe em dois zeros para tornar mais rápidas as operações de adição (adicionou 0.00019 a 8.56781). Para “compensar” essa operação, foi subtraída a quantidade 0.00019 ao logaritmo de C. Os valores de C e S “simplificados” (1.33353 e 8.556800, respetivamente), estão a negrito (e a vermelho os dois últimos algarismos), na figura 16<sup>34</sup>.

### Cálculo em voo e traçado da reta

Citemos agora mais uma vez o navegador ao explicar como resolveria a fórmula simplificada acima exposta e preparava em terra o cálculo: “No nosso caso, contudo, atendendo à nossa anterior prática de muitos anos com o antigo processo Saint Hilaire, pelas tábuas francesas a cinco decimais de Hoüel, preferimos recorrer durante a viagem Lisboa-Rio a este processo, cujo cálculo era para ambos nós [referia-se a si e a Sacadura], absolutamente material.”

Citando-o ainda: “Como se sabe, as Tábuas de Hoüel trazem as tábuas de Gauss, que permitem obter o logaritmo de uma quantidade, mais ou menos uma unidade, sem passar pelo número correspondente a essa quantidade, determinada pelo seu logaritmo.” De facto, a fórmula proposta por Coutinho tem a soma de uma quantidade pela unidade. Em seguida veremos uma imagem das tábuas que tem a inequívoca inscrição, pelo punho de Gago Coutinho, que serviram nas viagens de 1922 e 1931.

<sup>32</sup> Para a resolução trigonométrica do triângulo de posição e outros problemas de astronomia náutica ver, por exemplo, *Astronomia Náutica*, Alfeite, Escola Naval – Gabinete de Formação Técnico-Naval de Marinha, 1980. Especificamente para o cálculo do azimute ver pp. NV 207.10-NV 207.23.

<sup>33</sup> Ver Pinheiro Correia, *Gago Coutinho, op. cit.*, Adenda, p. XII. Extrai a coluna correspondente ao ponto A. Note-se que a data será 30 e não 22 de Março. De facto, a declinação do Sol nunca poderia ser  $3^\circ 31'$  em 22 de Março.

<sup>34</sup> Francis Rogers faz, como tenho afirmado, um profundo estudo matemático de todas as operações efetuadas por Gago Coutinho, incluindo a resolução de muitos problemas pelas tábuas de inspeção direta e outros métodos modernos. Para o caso concreto da preparação em terra e execução do cálculo a bordo, o autor dedica três densos capítulos que merecem análise cuidada, visto esclarecerem, com conhecimento de causa, a extrema competência de Coutinho na condução da navegação aérea. Considero que se Rogers tivesse tido conhecimento do conteúdo das tábuas de Hoüel que foram a bordo das viagens de 1922 e 1931 e que a seguir apresentamos, teria ainda mais elementos para confirmar as suas conclusões. Cf. *op. cit.*, pp. 197-293.

<p>30 de Março de 1922, voando nas imediações do ponto A, foi tirada uma série de alturas ao Sol, registando a hora do cronómetro, resultando o seguinte depois de efectuar as médias das alturas e horas e corrigir a altura do Sol:</p>			
$a_c = 14^\circ 58'$ ; $H_c = 07^\circ 49' 50''$			
<p><b>Cálculo da altura estimada e do <math>\Delta a</math></b> (sen <math>a_c = S (C/\text{sec } P + 1)</math>)</p>		<p><b>Cálculo do azimute</b> <math>\text{csec } Z = \text{sec } \delta \cdot \text{csec } P \cdot \cos a_c</math></p>	
$H_c = 07^\circ 49' 50''$	$\log C = 1.33353$	$\log \text{sec } \delta = 0.001$	
$H_{p.m.} = 12 49 01$	$\log \cos P = -.58139$	$\log \text{cosec } P = 0.015$	
$P_l = 04 59 11$	$= .75214$	$\log \cos a_c = 9.986$	
$P_v = 74^\circ 48'$	$\log_{\text{add.}} = .00776$	$\log \text{cosec } Z = .002$	
	$\log S = 8.56800$	$Z = 85^\circ \text{ SE}'$	
	$\log \text{sen } a_c = 9.39090$		
	$a_c = 14^\circ 14'$		
	$a_v = 14 58'$		
	$\Delta a = + 44'$		

Fig. 17. Aplicação prévia do cálculo para o ponto de referência A. Note-se a simplificação do cálculo do azimute, com os logaritmos apenas com três casas decimais

A figura 17 mostra todo o cálculo de uma reta de altura correspondente à viagem Lisboa-Canárias acima referida, e à passagem nas proximidades do ponto de referência A. Este cálculo foi por mim refeito recorrendo ao exemplar das tábuas de Hoüel que Sacadura e Coutinho levaram na viagem de 1922 e que se encontra na Biblioteca Central de Marinha (a figura 17 mostra a capa e a página de rosto)<sup>35</sup>.

Veja-se que para o cálculo da altura estimada, além das necessárias operações de adição e de subtração de logaritmos, apenas é preciso obter o logaritmo de adição (.00776) e achar o ângulo cujo seno tem o logaritmo de 9.39090. Isto corresponde a duas aberturas das tábuas. Para o cálculo do azimute, basta apenas abrir as tábuas para achar dois logaritmos e finalmente para achar o valor do azimute. Veja-se no Apêndice 4 a página da tábua donde foi retirado este valor.

Note-se então, que atendendo ao tipo de navegação em causa, que entre outros fatores necessita essencialmente grande rapidez na execução com algum sacrifício no rigor, este método, mesmo se comparado com o correspondente à utilização de tábuas de inspeção direta, que já existiam na altura e eram do conhecimento dos nossos navegadores, é muito mais simples e rápido<sup>36</sup>. Poder-se-á por exemplo comparar a descrição

<sup>35</sup> Os elementos para este cálculo estão na página XIV da “Adenda” acima referida. Note-se que o mesmo procedimento adotei para o cálculo preparatório (fig. 17), confirmando os resultados com a máquina de calcular.

<sup>36</sup> Mais adiante comentarei com mais detalhe a questão das tábuas de inspeção direta. Será contudo oportuno referir aqui a apreciação manuscrita (uma página), de Gago Coutinho ao trabalho publicado em 1924 por Newton & Pinto, *Navegação Moderna, Taboas*. A parte principal desta obra, que corresponde a tábuas de inspeção direta, tinha já sido apresentada pelo Capitão de Mar e Guerra J. A. Newton em 1912. Transcrevo alguns dos comentários de Coutinho: “Ao progresso moderno da construção naval e até dos transportes aéreos, está naturalmente correspondendo um equivalente

acima exposta do procedimento para cálculo de uma reta de altura com a descrição feita no *Manual de Navegação* de Azevedo e Gameiro<sup>37</sup>.



Fig. 18. Capa e página de rosto das tábuas francesas a cinco decimais de Houel, contendo tabelas de adição e subtração de Gauss. Veja-se a anotação acima, que se transcreve

Francis Rogers comenta a propósito, depois de ter “cronometrado” o mesmo cálculo com as tábuas de Fontoura e Coutinho (método clássico, com logaritmos), com as Ho. 214, com as H.O. 249 e com as tábuas de Radler de Aquino, entre mais outros métodos rápidos, que “I find H. O. 249 and the new Radler de Aquino to be the most rapid. I hasten to add that I find sight reduction by the 1920-22 Coutinho method, once the precomputation has been faithfully accomplished, just as rapid and astonishingly simple.”<sup>38</sup>. Coutinho e Sacadura estudaram todas as opções de simplificação possível dos cálculos, não só para o Sol, como também para estrelas e planetas e Lua, dado que estava

progresso na “Arte de Navegar”, já na rapidez dos cálculos, náuticos – os quais se não podem hoje, como antigamente, limitar aos simples horário da manhã – já em um adequado grau de precisão, pois é sabido que os cálculos nunca podem estar certos, e que por isso, devemos sempre procurar conhecer o quanto erramos. Certo, o futuro pertence à máquina de calcular, ou talvez a tábuas tão detalhadas que não seja necessário usar logaritmos, nem fazer mais do que simples interpolações à vista; mas, enquanto se não reconhecer a necessidade de pagar esse ideal, teremos, como transição, que nos contentar com tábuas de volume reduzido.” Recomenda-se então o uso das tábuas, que constituirão “... um apreciável melhoramento para a navegação.” Cf. Newton & Pinto, *Navegação Moderna, Taboas. Novos Methodos Rápidos, Precisos e de Aplicação Geral para Determinação de Linhas de Posição, Navegação Estimada, Costeira, Aérea e Radio-navegação*, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva, 1924, p. V. Vemos assim, que Coutinho preferiu o uso de simplificações por ele estudadas para o voo de 1922, em vez da utilização de tábuas, que conhecia perfeitamente.

<sup>37</sup> Cf. E. Da Silva Gameiro, J. Pinheiro de Azevedo, *Manual de Navegação (Cálculos Náuticos)*, pref. Alm. Sarmiento Rodrigues, Lisboa, Edição dos Autores, 1959, pp. 245-256.

<sup>38</sup> Cf., *op. cit.*, p. 220.

prevista navegação noturna, que no entanto não se concretizou. Para a determinação da hora, e tendo em conta a observação de estrelas, foi embarcado também um cronómetro com a hora sideral<sup>39</sup>.

Um testemunho marcante do trabalho prévio e das soluções adotadas para a condução da navegação no ar correspondentes não só a esta viagem de 1922, como também para uma viagem que Gago Coutinho efetuou em 1931 a convite da casa Dornier a bordo do maior avião do mundo na altura, o hidroavião DO X, com 12 motores e 50 toneladas de peso, corresponde ao registo deixado pelo autor desses trabalhos, nas referidas tabelas de logaritmos de Hoüel, que usou, segundo registo seu, nestas duas viagens.

Vejamos a página de rosto manuscrita, deste importante documento (fig. 18, à direita). Gago Coutinho teria preferência por estas tábuas, porque já nas suas missões anteriores no Ultramar as usava, como se poderá ver por uma edição das mesmas de 1892, cuja página de rosto se apresenta no Apêndice 3.

Além disso, as tábuas de Hoüel, como acima Coutinho afirma, tinham os logaritmos de Gauss<sup>40</sup>, necessários para o cálculo pela fórmula também acima referida, como a imagem da edição usada na viagem de 1922 mostra. Coutinho extraiu as páginas que achou desnecessárias e acrescentou outras, a papel quadriculado, com tabelas, estudos e fórmulas por si elaboradas.

Num total de cerca de 60 folhas, 20 são quadriculadas e manuscritas. Foram também colados marcadores de página e assunto, como se poderá ver na sequência de fotografias das páginas apresentadas nos Apêndices 5.1 a 5.4. A página de rosto por exemplo não existe, mas deverá a tabela corresponder à edição de 1917, como se poderá ver pela respetiva página de rosto, incluída no trabalho de Francis Rogers. De facto, Rogers apresenta essa página de rosto e páginas das tábuas de Gauss<sup>41</sup>.

Vejamos, então nos Apêndices 5.1 a 4.4, dezasseis das páginas com anotações (incluindo duas das páginas da tábua de Gauss), que ilustram o rigor e o saber do nosso geógrafo e mostram a profundidade do estudo dos métodos mais adequados à condução da navegação. Vejamos também em seguida a transcrição de uma folha de rascunho, com apontamentos toscos que Gago Coutinho elaborou, e notem-se os detalhes da informação contida nesse documento, que cobre praticamente todos os procedimentos a adotar em voo, durante a viagem de 1922<sup>42</sup>:

*Contar com a equação do tempo no estado de Greenwich, tabuas Houel, tabuas navegação, naveg. [.....] tábuas da depressão até 300 M distancia pela depressão. Procurar avanço azimute nas Tabuas Labrosse.*

<sup>39</sup> Ver *A Navegação Aérea*, onde se dão mais importantes informações da engenhosidade dos métodos simplificados a empregar, no caso de se observarem estrelas e planetas. Cf. *op. cit.*, pp. 27-29.

<sup>40</sup> Ver no Apêndice 3, à direita, a explicação do princípio dos logaritmos de Gauss.

<sup>41</sup> Cf. *op. cit.*, Appendix E.

<sup>42</sup> Documento manuscrito apresentado na exposição patente no Museu de Marinha à data da apresentação deste trabalho, e pertencente à coleção de Pinheiro Correia, com o nº 19. Tentei dar uma apresentação do texto semelhante à que consta na folha de papel manuscrita.

*Sextante, cronómetro, Relógio, Bússola, transferidor, régua? Transferidor inglês- cartas de navegação, planos, almanack, lápis, borracha, tinta, óculos, livro em branco, , Tábuas para corrigir rumos do abatimento, EB é negativo; BB positivo conforme o bordo por onde se avista a esteira. Preparar d'avanço tábuas por graus lats. DC corre [.....] creio que uns 100 angs. Horários*

*Em meados Agosto S.T. 9h 30m*

*Ao por do sol*

*... destas estrelas - altair a leste- AR 19h 48m ; N 8.39*

*- arturus a oeste (AR 14.12; N 19.36*

*- antares no meridiano (AR 16.24; S 26.15)*

*- vega a leste (AR 18.34; N 28.42)*

*E estudar a posição dos planetas! [...] a da Lua!*

*Simplificar o cálculo de paralaxe*

*Levar AR [sol] de hora a hora*

*Levar calculadas circumeridianas do sol para o dia! levar as tabuas circumeridianas de Borda para os [...]*

*formulas depressão  $alt = 2 \log dep'' [5.94980] \quad dep'' = + [2.02510]$*

*objecto que se vê n' abaixo do horizonte  $D = a \operatorname{ctg} (n + ep)$*

*notar que a incerteza na nossa altura, que é pelo menos 10 metros e mesmo mais, dá incerteza no valor da depressão*

*formula das circumeridianas  $\cos lat \cos dc \sec alt . \operatorname{sen}^{2 h/2}$*

*a que horas passa o sol no meridiano?*

*Taquímetro nas asas; banco de 40 cm.; andar para passar o entusiasmo; cronómetro; governar bem; andar baixo; efeito de aproar; pedra e giz*

## **Cálculo rápido de retas de altura voando em baixas latitudes**

Além das simplificações ao cálculo apresentadas acima, foi aproveitado por Gago Coutinho, na viagem de 1922, um simples princípio de astronomia de posição que no entanto foi extremamente útil para a aproximação final aos Penedos. Trata-se de constatar que em esfera reta e tendo determinado astro declinação zero, o seu ângulo no Pólo é, em cada momento, igual à sua distância zenital, ou o que é o mesmo, ao complemento da altura. Mas se o observador estiver perto do equador e a declinação do astro não for muito elevada, a sua distância zenital e o seu ângulo no Pólo pouco diferem. Além disso, e com um observador e um astro nestas condições, a soma da altura com o ângulo no Pólo varia muito pouco sendo fácil tabelar esses valores.

Poder-se-á então, e sem perda apreciável de rigor, obter imediatamente a altura estimada de um astro, correspondente a determinado ponto de referência, sem cálculo, se dispusermos dos valores tabelados da distância zenital desse astro e os correspondentes valores de ângulo no Pólo, que por sua vez irão corresponder às horas da observação subtraída da hora da passagem meridiana previamente calculada. O Da será obtido poucos

segundos depois da observação. Ilustremos a situação com um exemplo, reconstruindo antes a tabela que Coutinho calculou para o ponto de referência Penedo de S. Pedro, o ponto que se seguiu ao ponto F, indicado no “cartão”, incluído na figura 16, acima<sup>43</sup>. Entrando na fórmula fundamental com a de latitude  $0^{\circ} 55'N$ , declinação  $10^{\circ} 44'$  e calculando os valores da altura para os ângulos no Pólo que correspondessem ao intervalo de tempo estimado para a aproximação ao rochedo teremos (usando a máquina de calcular):

<b>Penedo:</b> $\varphi = 0^{\circ} 55'N$ ; $\delta = 10^{\circ} 44'N$ ; H.p.m. = 13h 57m 15s $Z = 280^{\circ}$			
Pólo em tempo	Pólo em arco	Alt. calc. (a)	Pólo + Hc
4h 20m	65°	24° 43'	89° 43'
4h 30m	67° 30'	22° 16'	89° 46'
4h 40m	70°	19° 49'	89° 49'
4h 50m	72° 30'	17° 21'	89° 51'
5h 00m	75°	14° 54'	89° 54'
5h 10m	77° 30'	12° 27'	89° 57'
5h 20m	80°	9° 59'	89° 59'
5h 30m	82° 30'	7° 32'	90° 02'
5h 40m	85°	5° 05'	90° 05'
5h 50m	87° 30'	2° 37'	90° 07'

Tendo agora em atenção a observação registada por Coutinho no seu “Diário de bordo da Etapa” (S. Tiago – Penedo de S. Pedro)<sup>44</sup>, referente à altura do Sol que é de  $17^{\circ} 55'$  tirada às 18h 45m 24s, com uma elevação de 200 pés e já muito perto do Penedo, poderemos imediatamente determinar o Da da reta de altura que terá sido imediatamente traçada pelo nosso navegador<sup>45</sup>. Teremos então:

<sup>43</sup> Essa pequena tabela está incluída na *A Navegação Aérea*, assim como um exemplo de aplicação. Cf. *op. cit.*, pp. 26-28.

<sup>44</sup> Ver Pinheiro Correia, *Gago Coutinho, op. cit.*, p. 282.

<sup>45</sup> Ver a penúltima reta traçada na figura 19, mais adiante.

H. p. m. (no Penedo) --	13h 57m 15s	
Hora observ. -----	<u>18h 45m 24s</u>	
Pólo em tempo -----	4 48 09 -----	da tabela -- 89° 51'
Pólo em arco -----		72° 02'
ae -----		17 49
ai - (dp 200': - 14'; rfr. : -3'; S.D. : +16'); av =		-17° 54'
Da -----		- 5 <sup>46</sup>

Foi portanto com criterioso e sábio planeamento, que se executou a viagem de 1922, que veio permitir a Jorge de Castilho navegar com rigor em 1927, de noite e de dia, de Lisboa ao Rio de Janeiro<sup>47</sup>.

Antes de comentarmos a viagem de 1922 acentuemos que a carta usada foi a projeção cónica secante, que no dizer de Coutinho é mais vantajosa do que a de Mercator, porque, "... como é conhecido, os meridianos são retas, fazendo entre si um ângulo igual à sua convergência média, os paralelos são círculos e os círculos máximos retas e a escala constante. Este critério já foi seguido por outras aviações como a Inglesa, tem a vantagem principal de dispensar o emprego do compasso."<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Este valor não coincide com o que Gago Coutinho indica nos seus apontamentos, mas a causa deve ser a dificuldade, reconhecida por Pinheiro Correia, em garantir o rigor da transcrição do manuscrito, devido à letra do autor. Os valores da depressão, refração e semidiâmetro que utilizei para converter a altura instrumental em altura verdadeira foram fornecidos pelas tabelas manuscritas que Gago Coutinho inclui nas tábuas de Houel, e que constam no Apêndice 4.1. Cf. *op. cit.*, NOTA, p. 283. Este método foi amplamente divulgado, destacando-se a sua publicação no *The Nautical Magazine. A Technical and Critical Journal for the Officers of the Mercantile Marine* (London, Simpkin, Marshall, Hamilton, Kent & Co., volume 110 – June to December, 1923 e volume 111, January to June, 1924).

<sup>47</sup> Em geral os métodos de Sacadura e Coutinho foram comentados e seguidos mais tarde, e incluídos em publicações técnicas. Ver por exemplo o excelente trabalho de José Maria Aymat, já citado, onde uma muito completa explicação dos métodos é referida, comentando o autor que "Gago Coutinho y Sacadura Cabral, en su gloriosa travessia del Atlántico en 1922, idearon y practicaron maravillosamente este método que llama de puntos de referencia, distanciandolos un par de grados en latitud y uno en longitud." Cf., *op. cit.*, p. 296. Aymat também refere, que a indeterminação do cálculo do azimute para direções muito próximas de 90° (motivada pelo emprego da fórmula preconizada por Coutinho), poderão ser resolvidas por observação visual desse azimute.

<sup>48</sup> Cf., *A Navegação Aérea ...*, *op. cit.*, p. 24.

## A viagem de 1922 e a de 1927, de Beires e Castilho

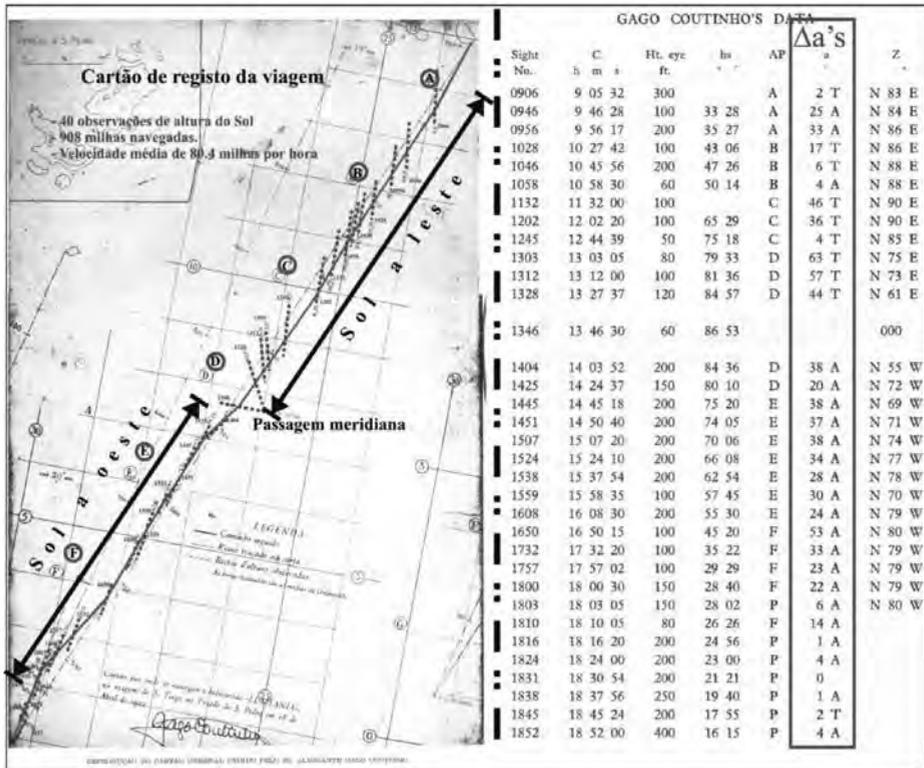


Fig. 19. Viagem Praia – Penedos de S. Pedro e S. Paulo, 18 de Abril de 1922. Registo, “passado a limpo”, dos elementos das 40 rectas de altura do Sol, obtidas por Gago Coutinho. In, Francis Rogers, *The Precision Astrolabe*

Vejamos agora novamente o traçado da derrota aérea feito por Gago Coutinho da viagem de 1922, na parte que mais interessa à história da aviação de longo curso- a tirada Praia-Penedos de S. Pedro e S. Paulo (fig. 19).

Note-se a frequência com que foram obtidas as retas de altura, que durante toda a viagem, pela sua orientação, deram uma ideia bastante aproximada do abatimento, tendo a meridiana das 1346 dado a oportunidade de corrigir a distância percorrida.

Na figura ao lado (da mesma figura 19), extraída do trabalho de Francis Rogers<sup>49</sup>, estão listados os *delta a* de todas as retas de altura, que terão valores médios de 30 minutos, podendo atingir os sessenta.

<sup>49</sup> Cf. *op. cit.*, p. 228.

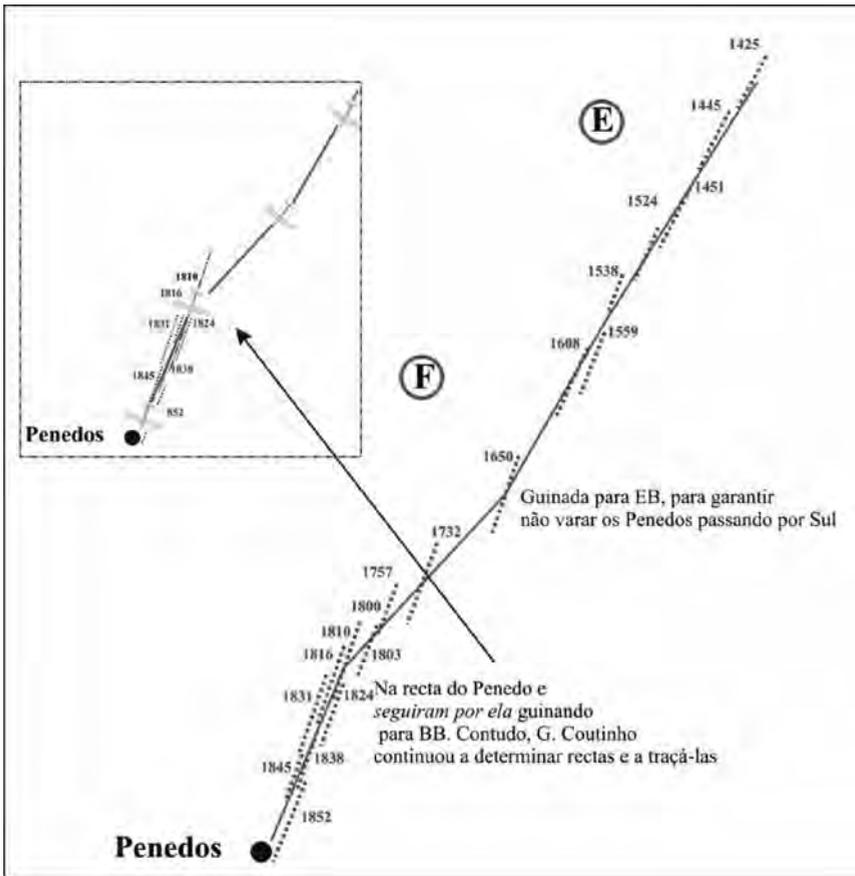


Fig. 20. A técnica de seguir sobre a recta de altura que passa pelo local de destino

Veja-se também, um pouco a Sul da posição de referência D e depois da reta meridiana, a correção de rumo feita por Coutinho, devido à sucessão de retas de altura paralelas ao rumo, que lhe deram a noção do abatimento para BB.

Repare-se no detalhe desta parte da derrota (fig. 20), a referida guinada para estibordo, um pouco a Sul da posição F, que garantiu que a aproximação dos Penedos se desse pelo lado Norte, permitindo assim, e finalmente, seguir pela reta de altura que passava sobre os Penedos e que Coutinho *encheu* como anteriormente os nossos pilotos *enchiam* a latitude do Cabo da Boa Esperança no Atlântico Sul, entre outras aterragens em todos os oceanos do mundo. Ver na figura a imagem inserida à esquerda.

E às 1910, 18 minutos depois da última reta, avistaram-se os Penedos a cerca de 6 milhas pela amura de BB.

Acentue-se contudo, que toda a navegação se fez com o sextante de Gago Coutinho sim, mas na sua modalidade de uso do horizonte de mar. Não foi necessário o uso de horizonte artificial visto, contra o que estava planeado, a viagem se ter concretizado de dia.

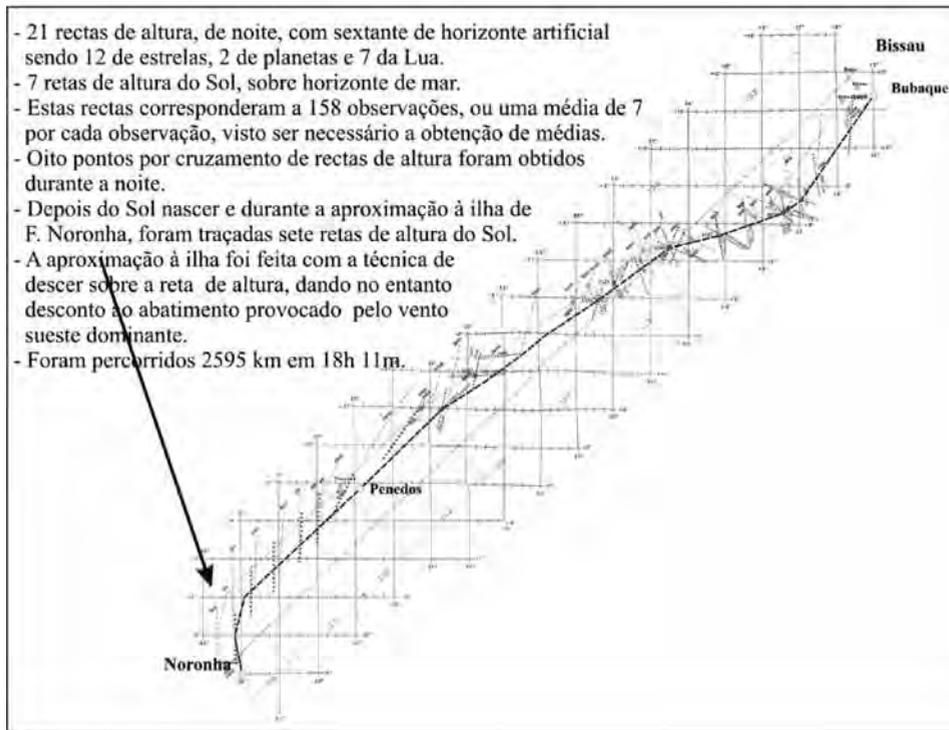


Fig. 21. Viagem do Argos, com Jorge Castilho navegador, de 16 para 17 de Março de 1927

Para complementar esta viagem e demonstrar toda a potencialidade dos métodos, instrumentos e técnicas portuguesas de navegação aérea, a viagem de Jorge Castilho e Sarmiento de Beires em Março de 1927 são um marco muito importante e decisivo. Entretanto, entre esta última viagem e a de Sacadura e Coutinho, realizaram-se com sucesso no Atlântico Sul, outras duas viagens<sup>50</sup>:

- a dos espanhóis Ramon Franco e Ruiz de Alda, de S. Tiago a Fernando de Noronha, no dia 30 de Janeiro de 1926. Foi usada alguma navegação astronómica, mas o radiogoniómetro e a informação da posição dada por navios mercantes foi também usada;
- a dos italianos Pinedo e Del Prete, que voaram da cidade da Praia a Fernando de Noronha das 2300 de 22 de Fevereiro às 1415 do dia seguinte. Segundo Francis Rogers, estes aeronautas queriam usar apenas navegação astronómica, tendo pelo menos tirado 6 retas de altura. Contudo, ao tentarem fazer os cálculos da primeira tiveram que os refazer várias vezes, porque tinham-se esquecido do dia do mês, necessário para entrar no Almanaque Náutico<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> Cf. Francis Rogers, *op. cit.*, pp. 92-101. Ver também Francesco de Pinedo, *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*, Milano, Ulrico Hoepli, 1928.

<sup>51</sup> Cf. *op. cit.*, pp. 100, 101.

Contudo a de Sarmiento de Beires e Jorge Castilho, esquematizada abaixo (a parte que nos interessa, a tirada de S. Tiago a Fernando de Noronha), foi o corolário da aplicação do método português, como acima disse (ver fig. 21). Podemos resumi-la (no aspeto de métodos e instrumento de navegação, que é o que nos interessa no caso presente), do seguinte modo, com base no já citado relatório feito por Jorge Castilho<sup>52</sup>:

- foram traçadas 28 retas de altura, de noite, obtidas por observação de astros com o sextante de horizonte artificial, sendo 12 de estrelas, 2 de planetas e 7 de Lua. Estas retas corresponderam a 158 observações, uma vez que cada reta se obtém pela média de várias alturas;
- para a navegação astronómica foi usada uma carta na projeção cónica secante. A imagem da figura 21 é uma adaptação da carta desdobrável incluída no Relatório de Castilho;
- obtidos oito pontos por cruzamentos de retas de altura;
- depois de o Sol nascer e durante a aproximação à Ilha de Fernando Noronha, foram traçadas sete retas de altura do Sol, com alturas tiradas em horizonte de mar;
- a aproximação à ilha foi feita com a técnica de descer sobre a reta de altura, dando no entanto desconto ao abatimento provocado pelo vento sueste dominante. Ver no Apêndice 6 uma representação gráfica mais detalhada desta importante viagem e da sua parte final, correspondente à aterragem à ilha de Fernando de Noronha;
- foram percorridos 2595 km em 18h 11 m.

Note-se que o tempo médio de observação e traçado das retas foi de um minuto e meio.

O *Relatório* de Castilho contém preciosas informações relativas aos métodos e instrumentos de navegação aérea praticados e usados no voo. São dadas informações sobre os cronómetros usados, a bússola, o derivómetro, o indicador de velocidade, o altímetro e também do taquímetro, um simples dispositivo mecânico que permitia contudo, determinar a variação da agulha e a conseqüente correção do rumo do avião.

Sobre o sextante são dadas mais importantes informações. O instrumento utilizado “...foi construído na Alemanha, na casa Plath de Hamburgo, a quem o Sr. Almirante Gago Coutinho confiara o seu para modelo, dando-lhe ao mesmo tempo, em larga correspondência, algumas sugestões para o novo tipo.”<sup>53</sup>

Além de muitos outros detalhes e comentários sobre o instrumento, Castilho explica que a observação do Sol ou da Lua se faz coincidindo as suas imagens com o centro da bolha, o que evita a correção do semidiâmetro. E tal como Gago Coutinho preconizava, as apreciações do minuto de arco eram feitas a olho, evitando a perda de tempo (sempre precioso no ar, com navegação a elevada velocidade), correspondente à utilização do nóio.

<sup>52</sup> Ver *A Navegação do Argos*, *op. cit.*

<sup>53</sup> *Idem, ibidem*, p. 16.

Mais informa que “...os esforços para o aperfeiçoamento deste sextante devem tender principalmente para o estudo profundo de três pontos: raio de curvatura do nível, líquido a empregar neste, forma e dimensões da pínula.”<sup>54</sup>

Veja-se agora esta importante informação relativamente a *Livros e Tabelas*: “Para uso da navegação levámos a bordo os seguintes volumes: *Nautical Almanac*, *Tábuas de Ball* (3 volumes), *Tábuas de azimutes* (2 volumes), *Mathematical Tables* de Chambers; e, para quebrar a insipidez da biblioteca e distrair os ócios da equipe, alguns romances ligeiros e as *Poesias* de Bilac, adquiridos no Brasil. Levávamos também uma colecção grande de tábuas manuscritas, colocadas em pontos bem visíveis e de fácil consulta.”<sup>55</sup>. Ver na figura 22, a tábuas de rosto das tábuas de Ball, edição de 1911.

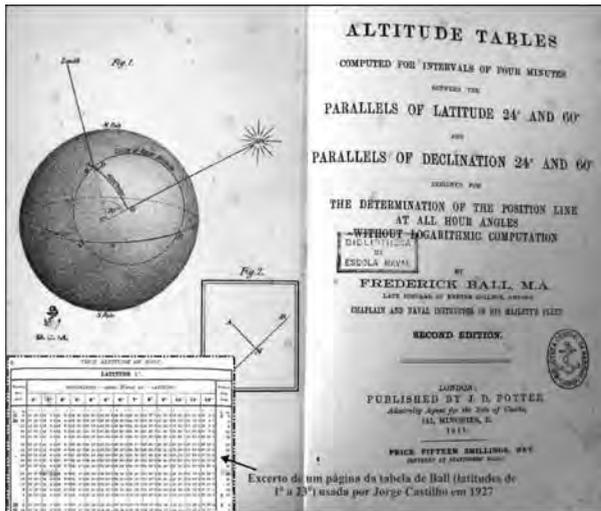


Fig. 22. Páginas de rosto da edição de 1911 das *Altitude Tables* de Frederick Ball

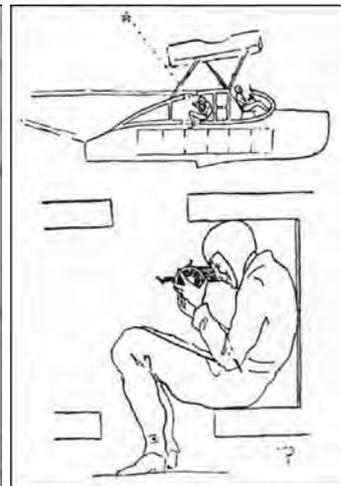


Fig. 23. Observando um astro a bordo de um avião da época

Verifica-se portanto que Castilho já não se preocupava tanto, tal como Gago Coutinho se preocupou, no peso e volume de demasiadas publicações a atravancar o seu exíguo espaço de trabalho e a diminuir a autonomia de voo. Além disso, Castilho preferiu a utilização de tábuas de inspeção direta, as tábuas de Ball, em vez dos simples e expeditos processos simplificados de Gago Coutinho, usado na viagem de 1922. E transportou três volumes! Este facto, merece mais detalhada referência. Mas antes dessa referência, transcrevo uma interessantíssima parte do *Relatório*, onde Castilho descreve as condições de trabalho de um navegador de um avião da época durante as pioneiras navegações aéreas de alto-mar. No capítulo *Instalação*, diz o nosso navegador:

*A bordo do Argos escolhi para meu alojamento um pequeno cubículo no bico da proa, aonde mandei à pressa instalar um assento sem encosto e sem estôfo, no qual me resignei a passar as longas horas de viagem.*

<sup>54</sup> *Idem, ibidem*, p. 18.

<sup>55</sup> *Idem, ibidem*, p. 19.

*Assentado na minha posição normal, de costas para a marcha, tinha na minha frente, na antepara que me separava dos pilotos, uma pequena estante de contraplacado para arrumação dos meus livros. Na parede da esquerda, uma tábua em que estavam fixadas várias tabelas: refração, depressão, distâncias em função da velocidade e tempo, quilómetros em milhas e vice-versa, etc., etc. Por baixo, uma pasta com vários papéis, cartas, etc. À direita, no chão, a caixa do sextante e a dos cronómetros. Ao meu lado uma tábua que posta em cima dos joelhos me servia de mesa de trabalho. Uma outra tábua em que fixava com atilhos, de um lado as tábuas de Ball, do outro as tábuas de azimutes, ambas abertas, antes do cálculo, nas competentes páginas. A um canto um saco de lona com as bóias de fumo sem as cortiças. Em vários outros alojamentos próprios, diferentes pequenos objectos como lápis, borracha, transferidores, compasso, régua, cigarros, fósforos, relógio com a hora oficial de bordo – hora de Greenwich – alguns retratos a alegrar o ambiente, etc.*

*De quando em quando tinha a visita do Gouveia que vinha fumar um cigarro comigo e travar dois dedos de cavaco por gestos, excepto durante a travessia do Atlântico em que não teve coragem para interromper o meu trabalho: e fez bem.*

*Quando precisava de observar o Sol ou as estrelas, seguir a costa ou deitar a cabeça de fora, a única posição possível era ajoelhada e assim de joelhos passei grande parte da viagem do Argos. A princípio entorpecia-me as pernas, com o hábito fui-me acostumando e por fim acabou por ser uma posição quase suportável.<sup>56</sup>*

As condições de trabalho de Castilho terão sido semelhantes às de del Prete, o navegador de Francesco de Pinedo na sua viagem de Fevereiro de 1927, já acima referida, e será interessante ilustrar essas condições com a gravura que Pinedo publicou na descrição da sua viagem, e que Francis Rogers incluiu no seu livro (ver figura 23, onde, contudo, o navegador, ia sentado)<sup>57</sup>.

Quão eloquentes e esclarecedoras são as palavras de Castilho, descrevendo de modo tão colorido a dura vida de um navegador aéreo de princípios do século XX.

### **Coutinho, Castilho, e os métodos de cálculo**

Depois da “descoberta” da reta de altura em 1837, várias soluções se idealizaram para traçar na carta essa linha de posição. Foi o Almirante francês Marcq de St. Hillaire que ao problema deu a solução mais adequada, posteriormente adotada por todas as marinhas do mundo<sup>58</sup>.

<sup>56</sup> *Idem, ibid*, p. 20.

<sup>57</sup> Cf., *Precision Astrolabe*, p. 18, e Francesco de Pinedo, *Il mio volo ...*, *op. cit.* Note-se na gravura que o instrumento usado é o sextante R. A. E. Mark V, descrito por Pinedo no seu *Relatório* e já bastante comentado neste trabalho. Castilho, que viu em Inglaterra este instrumento, chamava-lhe, com certo ar de desprezo, uma “boneca”. Cf., Francis Rogers, *Precision Astrolabe, op. cit.*, pp. 165, 166.

<sup>58</sup> Ver sobre este assunto por exemplo, José Manuel Malhão Pereira, “História Breve da Recta de Altura”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Outubro a Dezembro 2009, vol. CXXXIX, Tomos 7 a 9, Lisboa, 2009.

A aplicação deste método requer a resolução de triângulos esféricos, tendo sido, para o efeito, aplicado desde o início o cálculo logarítmico. Gago Coutinho, na viagem de 1922, usou apenas logaritmos.

Contudo, a procura de soluções mais expeditas e rápidas, adequadas às necessidades de rigor da navegação marítima, foram sendo idealizadas, principalmente no século XIX e princípios do século XX. Essas soluções consistiram essencialmente na elaboração de tábuas de inspeção direta, que tinham pré calculados no seu corpo, os valores correspondentes às entradas<sup>59</sup>.

Além das primeiras tabelas para o cálculo do azimute elaboradas pelo capitão-de-mar-e-guerra da armada britânica J. E. Davis e publicadas em 1871 com a colaboração de seu filho Percy L. H. Davis<sup>60</sup>, foram publicadas as *Tables for facilitating Sumner's method at sea*, da autoria de Sir William Thompson (mais tarde Lord Kelvin), que resolviam o triângulo de posição, utilizando o artifício da sua divisão em dois triângulos retângulos. Contudo as tábuas eram algo complexas, tornando a sua utilização pouco prática, dada a necessidade de várias interpolações.

Coube ao instrutor da Armada Britânica, o reverendo Frederick Ball, a elaboração de tabelas que resolviam o triângulo de posição para valores inteiros de latitude e de declinação e para cada 4 minutos de ângulo no Pólo. Utilizando o princípio de Marck de St. Hilaire, só será necessário interpolar para a declinação. A primeira edição das *Altitude or Position-line Tables* foi em 1907, sendo a segunda em 1911<sup>61</sup>. A figura 21 mostra a página de rosto da edição de 1911, correspondente às latitudes de 24° a 60°. As tábuas são publicadas em três volumes.

Contudo, também em 1907, no Brasil, o tenente (mais tarde Almirante), Radler de Aquino, publicou as suas famosas tábuas *Altitude and Azimuth Tables*. Baseavam-se na divisão do triângulo de posição em dois triângulos retângulos e usavam apenas dois argumentos de entrada, enquanto as de Ball usavam três, como vimos. São portanto muito menos volumosas.

Este oficial da Armada Brasileira dedicou-se profundamente à simplificação dos novos métodos de navegação astronómica, sendo a sua obra muito vasta e altamente apreciada pelas marinhas das outras nações. É disso prova, entre muitas outras, a publicação pelo United States Naval Institute, em 1927, das *Aquino's Newest Sea and Air Navigation Tables*, cuja página de rosto se apresenta no Apêndice 7, que inclui também um excerto de um artigo da *Revista Marítima Brasileira*, que servirá para melhor apresentar o importante contributo prestado por Aquino ao desenvolvimento dos novos métodos de navegação marítima e aérea<sup>62</sup>. Estes culminaram, depois do contributo de outras mari-

<sup>59</sup> Ver Charles H. Cotter, *A History of Nautical Astronomy*, Londres, Hollis & Carter, 1968, pp. 313-348. Este importante estudo, apesar de alguns erros e lapsos, continua a ser uma referência muito útil para o estudo da evolução da navegação astronómica.

<sup>60</sup> Cf., Charles H. Cotter, *op. cit.*, p. 324.

<sup>61</sup> *Id.*, *ibid.*, pp. 326-329. Note-se mais um lapso de Cotter relativo à data da 2ª edição, que é de 1911 e não de 1910.

<sup>62</sup> A leitura no Apêndice 7, das três primeiras páginas do primeiro artigo (de quatro), contido em "Navegação Aérea e Marítima, Radionavegação e Radiovisão" (in separata da *Revista Marítima Brasi-*

nhas e outros protagonistas (como a marinha japonesa com S. Ogura e as suas tábuas publicadas em 1920 e ainda por Yonemura em 1924), com a posterior publicação, essencialmente pelas marinhas inglesa e americana, de tábuas de inspeção direta cada vez mais aperfeiçoadas<sup>63</sup>.

Foram essencialmente as tábuas de inspeção direta acima referidas e publicadas antes de 1927, que estavam à disposição dos nautas (aéreos ou marítimos), até á viagem de Beires e Castilho.

Gago Coutinho optou contudo em simplificar o cálculo logarítmico, do qual tinha larga experiência. Isso não significa que não tivesse estudado outras soluções, que incluíram a utilização do método de Aquino, de Braga ou de Ogura. São disso testemunha as anotações incluídas nas folhas manuscritas das tábuas de Houel que levou nos voos de 1922 e 1931 (ver Apêndice 5.2).

Há várias referências futuras ao método utilizado por Coutinho, salientando-se a incluída na obra de Bradley Jones, *Avigation*, que a descreve detalhadamente ao mesmo tempo que descreve as de Ocaigne, Dreisenstock, Littlehales, Martelli, Ogura, Aquino, Bygrave, e outros métodos<sup>64</sup>.

Castilho, como vimos, utilizou as tábuas de Ball para o cálculo da altura estimada e, para o azimute, as tábuas de Davis. Apesar disso não deixa de informar o leitor do seu *Relatório* que “Esses artificios a que recorremos [referia-se aos «artificios que empregámos para atendermos às características da navegação aérea: máxima rapidez, ainda que com sacrifício da precisão.»] foram quasi todos imaginados pelo Sr. Almirante Gago Coutinho e por êle empregados já nas suas viagens aéreas, não nos ficando nós senão o mérito de os termos estudado – o que qualquer pessoa consegue – e empregado praticamente, para o que bastou a coragem que nos deu a confiança em Deus.<sup>65</sup>”

Chama também a atenção para que, se se pretender determinar a latitude pela observação da altura meridiana pelo método clássico, se deve ter em conta que dada a velocidade elevada de uma aeronave, a altura máxima não corresponderá à altura meri-

---

*leira*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1929), esclarecerão, como se disse, a ação de Francisco Radler de Aquino no desenvolvimento da navegação astronómica. Contudo, será interessante consultar os restantes três artigos relacionados com a navegação marítima e aérea. Na contracapa desta separata estão ainda referenciados “Outros Trabalhos do Autor em Ordem Chronológica”, que contém 19 desses trabalhos que datam do período de 1899 a 1910. A partir desta data, Aquino produziu inúmeros trabalhos científicos, destacando-se, entre outros: *Nomograms for Deducing Altitude and Azimuth and for Star Identification and Finding Course and Distance in Great Circle Sailing*, Washington, United States Naval Institute Proceedings, nº 126, Reprinted from the United States Naval Institute Proceedings, nº vol. 34, nº 2, Whole Nº 126, 1908 (publicado quando Aquino exercia as funções de Adido naval, nos Estados Unidos); “O Ponto Observado no Ar e no Mar com Taboas Nauticas Ultra-Simplificadas”, separata da *Revista Maritima Brasileira*, Nov. Dez., 1935 - “Taboas de Azimuth”, separata da *Revista Maritima Brasileira* Set.- Out., 1935, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1936; “The «Newest» Navigation and Aviation Altitude and Azimuth Tabela”, in *The Nautical Magazine. A Technical and Critical Journal for the Officers of the Mercantile Marine*, vol. 110, London, Simpkin, Marshall, Hamilton, Kent & Co., 1923.

<sup>63</sup> Ver ainda Charles Cotter, *op. cit.*, pp. 331-334. Não esquecer também as Tabuas de Newton & Pinto (1924), cujo princípio básico foi inicialmente apresentado por Newton em 1912.

<sup>64</sup> Cf. *op. cit.*, pp. 208-214.

<sup>65</sup> Cf., *A Navegação do Argos*, *op. cit.*, p. 25.

diana, principalmente se se voar ao longo do meridiano. E dá um exemplo concreto e muito elucidativo. É este um conhecido problema da navegação astronómica que naturalmente não tinha escapado a Gago Coutinho que, como Castilho afirma "... chamou a atenção para este ponto num artigo publicado em 1920 e no qual fazia a descrição de uma viagem hipotética Lisboa-Madeira."<sup>66</sup> Gago Coutinho preconiza o uso das circunmeridianos.

O Relatório de Castilho é um documento precioso que revela o saber, o rigor e ao mesmo tempo, a humildade do seu autor. A sua leitura total é fundamental para ainda melhor se perceber as condições em que se navegava pelos ares nos frágeis aviões da época e os passos importantes que se deram na altura para concretizar o sonho de se voar mais longe sobre o mar.

Apenas para melhor ilustrar o cálculo de uma reta de altura de uma estrela com o emprego das tábuas de Ball e de Davis, apresenta-se no Apêndice 8 um excerto do exemplo de observação da Sirius na noite de 16 para 17 de Março de 1927, extraído do *Relatório*.

Francis Rogers comparou o tempo que lhe demorou o cálculo de retas de altura com as tábuas de Fontoura e Coutinho pelo método clássico, com as de inspeção direta H. O. 214 e H. O. 249, além das novas de Radler de Aquino. Cocluiu que: "I find H. O. 249 and the new Radler de Aquino to be the most rapid. I hasten to add that I find sight reduction by the 1920-1922 Coutinho method, once precomputation has been faithfully accomplished, just as rapid and astonishingly simple."<sup>67</sup>

Também o método de *seguir pela recta de altura* nas imediações de um destino de pequenas dimensões, como uma ilha, que Coutinho e Castilho usaram com sucesso nas suas viagens, foi comentado e usado no futuro pelos navegadores. Veja-se por exemplo a descrição feita por Timothy Coyle, oficial da Força Aérea Australiana, na sua tese de doutoramento (University of New South Wales Academy, 2006), a propósito de uma missão às Ilhas Cocos de aeronaves aliadas. Estas ilhas não tinham radio ajudas e era à navegação astronómica que teria de se recorrer. Do seu volumoso trabalho, transcrevo:

*This was one of the most critical procedures used in astro navigation because it depended on pre-planning the approach to the general area of the destination, then a series of rapid and accurate sun observations, the progressive plotting of the sunlines on the chart and adjustment for drift until sighting the island. The main variable was visibility – if cloud obscured the sun the operation had to be aborted. A Portuguese naval officer, Gago Coutinho, was the first to use this technique in air navigation on the first flight across the South Atlantic, from Lisbon to Rio de Janeiro. The landfall was made on 18 April 1922 at St Paul's Rocks, where a Portuguese naval ship waited to service the aircraft.<sup>68</sup>*

<sup>66</sup> Ver um desenvolvimento teórico sobre este assunto, não só no *Relatório* de Castilho (*op. cit.*, pp. 33,34), mas também em *Navegação Astronómica*, Alfeite, Escola Naval, Serviço de Publicações Escolares, 1977, pp. NV 302.7-NV 302.18 e NV 302, Anexo B. Acerca do artigo que Gago Coutinho tinha preparado já em Julho de 1919 para uma regista estrangeiro ver Pinheiro Corrêa, *Gago Coutinho*, pp. 221-234. Ver a referência à passagem meridiana na página 228.

<sup>67</sup> Cf. *Precision Astrolabe*, *op. cit.*, p. 220.

<sup>68</sup> Ver Timothy W. Coyle, *TRACK MADE GOOD A history of air navigation in the Royal Australian Air*

Em seguida é descrita com detalhe a aproximação a terra feita com o auxílio de sucessivas retas de altura ao Sol e à guinada final seguindo a última reta. A referência aos nossos navegadores aéreos é complementada com uma figura, que o autor extraiu do trabalho de Francis Rogers<sup>69</sup>, que representa a aproximação a Fernando de Noronha utilizando o método de seguir a reta. Considero útil a transcrição da legenda da figura acima referida<sup>70</sup>:

*Figure 8.6: Example of the use of sunlines to approach an island. On 11 March 1927, on the second flight across the South Atlantic from Lisbon to Rio de Janeiro, Portuguese naval aviator Jose de Castilho, navigating the flight, sought to make a landfall at Fernandes de Noronha island. At 1104 Castilho plotted a sunline that passed a point 25 km east of the island. At 1114 he estimated the aircraft was on the line of position through the island and directed the pilot, Sarmento de Beires, to alter course 46 degrees to the south. At 1200 a sun sight showed the aircraft had drifted 20 km to the west and the crew altered course 16 degrees to the left and sighted the island at 1305, alighting at 1320. This was the second time in aviation history that an island was found by running down a sun line. [A primeira foi em 1922, por Gago Coutinho, como o autor acima afirma].*

Apresento em seguida outras duas consequências do trabalho de Francis Rogers e do princípio da utilidade de divulgação de assuntos importantes através da língua mais usada no mundo, que atualmente é a inglesa. Refiro-me à publicação, no prestigiado *Journal of Navigation*, da recensão crítica deste trabalho de Rogers pelo astrónomo britânico Donald H. Sadler, que exerceu as funções de superintendente do *His/Her Majesty's Nautical Almanac Office* de 1937 a 1970.

Transcrevo a parte final dessa recensão:

*It is Roger's sober contention, apart from all questions of priorities, the totality of Admiral Gago Coutinho's contributions to navigation (before, during and after the famous flight) is significant that the recognition that has been accorded to him in Portugal is well deserved. And that the Portuguese navigators, in the early years of air navigation, did produce a set of procedures (the Portuguese Packet) that utilized new instruments and new methods and which, in principle, has stood the test of time. No one reads this book – ignoring the occasional polemics – will wish to disagree.<sup>71</sup>*

Outro comentário, também de Donald Sadler, relaciona-se com a prioridade do uso dos logaritmos de Gauss na navegação. Referindo as afirmações de Charles Cotter, em artigo publicado no vol. 24 do *Journal of Navigation*, relacionadas com a utilização dos logaritmos de adição e subtração, afirma o nosso astrónomo:

*Force and its predecessor, the Australian Flying Corps – 1914 to 1945*, thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of New South Wales at the Australian Defence Force Academy, 2006, pp. 420-423.

<sup>69</sup> Cf. *Precision Astrolabe*, op. cit., p. 268.

<sup>70</sup> Cf. op. cit., p. 422.

<sup>71</sup> Cf. D. H. Sadler, "The Portuguese Contribution to Air navigation", in *Journal of Navigation*, London, The Royal Institute of Navigation, 1972, vol. 25, 135-137.

*The following comments on Captain C. H. Cotter's note (this Journal, Vol. 24, page 569) on the use of addition and subtraction logarithms in navigation may be of interest. Captain C. Carić was not the first to introduce gaussian logarithms to navigators, since their use was advocated, at least to Portuguese navigators, in 1920 by Admiral Gago Coutinho (see my review of Precision Astrolabe by Francis M. Rogers, 25, 135), and actually used by him on his pioneering transatlantic flight in 1922. They are included in several collections of nautical tables, including Tábuas Náuticas by Fontoura and Coutinho, as well as those of Friocourt and Houël.<sup>72</sup>*

Veja-se em seguida, um exemplo da consequência da pouca divulgação das viagens pioneiras dos aviadores portugueses, durante as décadas de 20 a 60 do século XIX. Trata-se da descrição dos voos entre a costa noroeste da Nova Zelândia e as ilhas de Norfolk e de Lord Howe, feitos em 1931, efetuados pelo famoso piloto aviador e mais tarde grande marinheiro, Francis Chichester.

Nas suas publicações, Chichester afirma ser o pioneiro na aplicação do princípio de seguir a reta de altura na aproximação final às ilhas. O assunto é tratado desenvolvidamente por Francis Rogers. Note-se assim, que não chegaram a Chichester os ecos das viagens portuguesas de 1922 e 1927<sup>73</sup>. O mesmo aconteceu ao autor do artigo publicado na Wikipédia, do qual transcrevo o seguinte excerto:

*Though the concept of "off-course navigation" (steering to one side so you know which way the error is) is probably as old as navigation, Chichester was the first to utilise it in a methodical manner in an aircraft. His only method of fixing his position was to take sun sights with a sextant. This was a difficult thing to do in a moving aircraft as the pilot was also required to fly the aircraft at the same time.<sup>74</sup>*

Na figura 24 apresentam-se as distâncias relativas percorridas entre ilhas por Francis Chichester e também as imagens do instrumento mecânico de Bygrave para o cálculo de retas de altura, exemplar existente na Escola Naval.

<sup>72</sup> Ver *Journal of Navigation*, London, The Royal Institute of Navigation, 1972, vol. 25, pp 252-258.

<sup>73</sup> Ver *Precision Astrolabe*, pp. 236-239. As distâncias entre ilhas indicadas por Rogers estão erradas em algumas dezenas de milhas. Ver também uma desenvolvida descrição da viagem no trabalho de Arthur Hughes, *History ...*, *op. cit.*, pp. 52-55. Esta descrição apresenta detalhes dos métodos empregues por Chichester que incluem a utilização da Bygrave Slide Rule, instrumento mecânico destinado a resolver graficamente os elementos destinados ao traçado de uma reta de altura. É curioso notar que na Escola Naval existe, a par do sextante já acima referido, um desses instrumentos em perfeito estado de conservação. A imagem incluída no trabalho de Hughes e a fotografia do instrumento da Escola Naval, estão incluídos na figura 23.

<sup>74</sup> Ver entrada Francis Chichester em *Wikipédia*: [http://en.wikipedia.org/wiki/Francis\\_Chichester](http://en.wikipedia.org/wiki/Francis_Chichester).

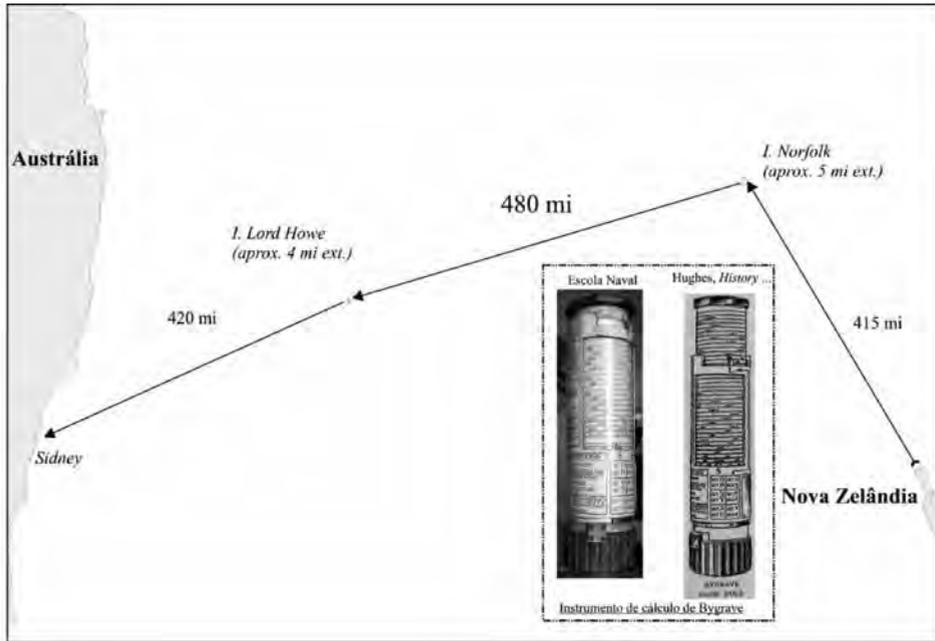


Fig. 24. Viagens inter-ilhas de Francis Chichester, em Março e Abril de 1931, onde foram aplicados métodos de navegação idênticos aos de Gago Coutinho. Comparem-se as distâncias voadas e a dimensão das ilhas, com as das viagens de 1922 e 1927 de Coutinho e Castilho

### Conclusões

As viagens portuguesas de 1922 e 1927, a difusão dos seus relatórios e a ação dos seus autores, com relevância para Gago Coutinho e Jorge Castilho, tiveram uma grande influência na evolução da navegação aérea de longo curso. Temos contudo de admitir, que os feitos destes homens se concretizaram numa época de profunda crise de identidade da nação, que viu em Gago Coutinho e nos seus camaradas pioneiros da aviação, um novo incentivo para encarar o obscuro futuro. Nestas condições, é natural que algum empolamento se tenha dado a estas ações, que tiveram, em muito círculos políticos e sociais das potências na corrida para a hegemonia do transporte aéreo, em alguns casos, um efeito contraproducente.

De facto, muitas das notícias lá fora foram laudatórias, entrecortadas por outras de completo alheamento dos feitos dos nossos heróis. Isso foi sentido por Gago Coutinho, Sacadura e outras entidades, que protestaram contra essas injustiças<sup>75</sup>.

Acresce também o facto de haver na altura uma importante corrente migratória de italianos para o Brasil, e era notória na época, a rivalidade entre a colónia portuguesa e a italiana, na nação irmã de Portugal. Isso refletiu-se nos comentários recíprocos às viagens

<sup>75</sup> As citadas e comentadas obras de Pinheiro Correia e Francis Millet Rogers, documentam muito bem toda esta problemática.

de Coutinho-Cabral e Beires-Castilho e à de Francesco de Pinedo-del Prete, feitas não só pelos autores das mesmas como também pelos meios de comunicação social.

Deveremos também ter em conta o facto de que na época, as potências que corriam na exploração do transporte aérea transatlântico, essencialmente a Inglaterra e Estados Unidos por um lado, e Portugal (Brasil) e Espanha, pelo outro, tinham culturas e mentalidades diferentes, sendo as primeiras amantes do sensacionalismo, consubstanciado pelo esforço e perseverança humanas, e a consequente quebra de *records* (muito bem ilustrado pela invenção futura do “Guinness Book of Records), e as segundas mais preocupadas com os aspetos científicos das ações humanas. Poderá parecer estranha esta afirmação, mas se compararmos as viagens de 1922 e 1927, que corresponderam à realização de facto de navegação aérea científica, com a de Lindebergh, que se limitou a usar uma bússola (sendo acompanhado por um gato!), e se analisarmos a divulgação e o louvor público dado a esta última e à dos nossos navegadores, teremos uma imagem concreta daquilo que afirmei<sup>76</sup>.

Contudo, os nossos aeronautas, têm, na minha opinião e na de muitos e variados sectores da nossa sociedade, um mérito indiscutível, e a exposição, embora breve, que fizemos anteriormente, tentou provar isso a vossas excelências, visto que tentei comparar as nossas ações com as dos outros pioneiros da navegação aérea de longo curso.

O *Space and Air Museum* de Washington, no seu “cantinho” dos *Pioneiros*, não teve, durante largo período, a atenção que os nossos navegadores mereciam. A ação das nossas autoridades diplomáticas e de militares da Armada, como o Almirante Andrade e Silva, e também os nossos camaradas Comandantes Beça Gil e Dias Souto, tiveram efeito positivo.

Para uma análise bastante honesta e imparcial do mérito dos nossos aviadores dos anos vinte e trinta do século passado, recomendo vivamente a leitura ou releitura do fascinante livro já citado do Luso-americano Francis Milllet Rogers, professor de língua e Cultura portuguesa em Harvard, que já não está entre nós.

Um homem das letras, que no entanto maneja com enorme elegância e à vontade a trigonometria, que faz experiências em aviões da TAP, comparando os métodos de Gago Coutinho com os dos anos sessenta e que esclarece, com muito detalhe, toda a problemática da evolução dos primórdios da navegação aérea transcontinental.

E isto sem tirar o indiscutível mérito aos trabalhos entre outros de Pinheiro Correia, Comandante Silva Soares e recentemente do Doutor Rui Costa Pinto.

Foi o sextante de Gago Coutinho, como sabemos, patenteado e a casa Plath, de Hamburgo, passou a comercializá-lo com a designação de *sextante sistema Gago Coutinho*.

Foi por exemplo utilizado pelo Comandante Wittenman a bordo do Graff Zeppelin numa famosa viagem à volta do mundo. Em consequência disto, foi o instrumento,

---

<sup>76</sup> Veja-se o comentário de Castilho à viagem de Lindbergh, feito no seu Relatório comentando as viagens levadas a cabo no Atlântico Norte até 1927: “Assim, as travessias até hoje feitas no Atlântico pouco podem servir para os progressos da orientação científica, visto terem sido tam rudimentares os processos empregados, lque o próprio gato de Lindebergh os aplicou com toda a proficiência!”. Cf., *op. cit.*, p. 4.

um autêntico sucesso no *Air Show* de Berlim de 1930. Nos anos trinta do século passado, uma grande parte das companhias aéreas mundiais passaram a usar este instrumento. A listagem abaixo é elucidativa.

Segundo Pinheiro Correia, até 1930 foram adquiridos os seguintes sextantes Plath, *System Admiral Gago Coutinho*: Portugal, 11; Alemanha, 14; Japão, 13; França, 6; Espanha, 6; América do Norte, 2; Chile, 2; Itália, 1; Holanda, 1; Suécia 1; Argentina, 1; Bolívia, 1<sup>77</sup>.

Quanto à prioridade da utilização do princípio da bolha esférica, com raio de curvatura igual ao da distância entre a imagem virtual do astro e o olho do observador, poderão haver dúvidas. Contudo, parece que os contactos de Gago Coutinho com a casa Hughes de Londres, poderão ter originado uma recolha de informação por parte desta prestigiada empresa, que terá utilizado esse princípio no sextante R.A.E., que Castilho desdenhosamente apelidava de “boneca”, dada a sua forma.

Considero ainda que à viagem de Beires e Castilho não se deu, tanto interna como externamente, a importância que merece. De facto, foi nesta viagem que o conjunto de princípios de navegação aérea preconizado pelos Portugueses, que Francis Rogers designa por “portuguese package”, foi integralmente utilizado, tendo-se, entre outras importantes ações, navegado de noite, e utilizado com sucesso o sextante de horizonte artificial.

Nenhuma das anteriores viagens pioneiras foi tão completa e tão cientificamente significativa, apesar de Grieve, Brown e del Prete, terem utilizado à noite um sextante de bolha. Contudo a viagem de Sacadura e Coutinho “... was the first example of long-range preplanned point-to-point transoceanic air navigation.”, no dizer de Francis Rogers. E quanto à viagem de Castilho e Beires, “... it was the use of the Portuguese package in its entirety, an employment which permitted him to coach his pilot from Bubaque across the South Atlantic in the general direction of Natal, to take him over the Penedo for an incidental display of emotion, and to lead him precisely to Fernando de Noronha when it became obvious that Natal lay beyond the range of their Dornier-Wal.”<sup>78</sup>.

A técnica de seguir ao longo da reta de altura foi utilizada por muitos aviadores com sucesso, e lembrada mais tarde em artigos de jornais e revistas. E os métodos rápidos de Gago Coutinho terão inspirado as tábuas futuras para a aviação, que culminaram com a publicação das H.O. 249, que tive oportunidade de utilizar no mar e também em voo, a bordo de um C130 da Força Aérea Portuguesa de Lisboa ao Funchal, em 1979.

Contudo, já em fins do século XIX e logo no início do século XX, se elaboraram tábuas de inspeção direta, sendo as de Ball (edição de 1911), usada por Castilho em 1927. E Gago Coutinho tinha necessariamente conhecimento da sua existência, havendo até sido publicadas em 1924, (com estudo prévio apresentado em 1912) umas tábuas portuguesas as de Newton e Pinto, que prefaciou.

Poder-se-á perguntar qual a razão que levou Coutinho a não utilizar essas tábuas. Contudo, vimos que o nosso navegador levou a bordo do seu minúsculo avião, um pequeno conjunto de tábuas num volume com cerca de 60 folhas e com um palmo de

<sup>77</sup> Cf. *op. cit.*, p. 344.

<sup>78</sup> Cf. *op. cit.*, pp. 300, 301.

altura, o que incluía tabelas e cálculos pessoais, manuscritos que correspondiam a cerca de 15 dessas folhas E isso foi suficiente, aliado a outras “cábulas” e tábuas que levada “penduradas” no seu local de trabalho.

A questão do volume e do peso do material era muito importante na época e além disso, e como vimos, os cálculos pelos métodos de Coutinho eram ainda mais rápidos do que os que utilizavam as tábuas de inspeção direta. E também vimos, que a genial aplicação do simples método de navegação em baixas latitudes, foi um sucesso no futuro.

O presente estudo chamou-me também a atenção para um facto pelo menos estranho, relacionado com a tardia generalização do uso, na navegação marítima portuguesa, das tábuas e inspeção direta. De facto, apesar da já referida construção de tábuas para o efeito, a partir de fins do século XIX, só cerca de fins da década de 50, quando a minha geração de oficiais se encontrava na Escola Naval, foram essas tábuas introduzidas na navegação portuguesa.

Contudo, em 1921, nuns *Calculos Nauticos* de Francisco Penteadó, além do cálculo logarítmico, há também um capítulo dedicado aos “Métodos de cálculo rápidos de Aquino e de Newton”<sup>79</sup>. Mas também em 1921, Abel Fontoura da Costa nos seus *Elementos de Navegação*, não deixa de referir Radler de Aquino na bibliografia, apesar de apenas tratar da resolução dos problemas de navegação astronómica por meio dos logaritmos<sup>80</sup>.

Uns Apontamentos para as lições da 2ª Cadeira, Escola Naval, anónimos e manuscritos, fazem breve referência às “Tábuas de Newton e Pinto” e ainda de “... uma régua logarítmica, preparada para dar os logaritmos das funções trigonométricos, [...], modelo qua a Escola possui, da régua usada pela Aviação Inglesa.”<sup>81</sup>.

Na edição de 1928 do conhecido *Admiralty Manual of Navigation* (vol. II), são referidas e estudadas as tábuas de Ball e as de Aquino, a par dos métodos clássicos. Contudo, no *Manual del Oficial de Derrota* (1932), usado na Armada Espanhola, tradução da obra dos oficiais da Armada Italiana E. Burzagli e A. Grillo, são feitos os seguintes comentários aos diferentes processos de cálculo:

*8º Para la determinación de los elementos de las rectas de altura deberán usarse siempre los mismos procedimientos de cálculo. Es aconsejable la resolución de las fórmulas que dan altura estimada y azimut estimado por medio de logaritmos, con el replanteo o encastillado que más adelante se indica, porque ofrece gran precisión en todas circunstancias y permite la prueba.*

*No es de aconsejar el empleo de tablas especiales (que son numerosas), puesto que dan menor precisión que el cálculo logarítmico, exigen casi todas que el azimut estimado se obtenga aparte con otra tabla y no permiten la prueba del cálculo.*

<sup>79</sup> Cf. Francisco Penteadó, *Calculos Nauticos. Navegação-Cronometros-Agulhas*, Escola Naval, 1921, pp. 95-123. Também são referidas as Tábuas de Fuss.

<sup>80</sup> Cf. Abel Fontoura da Costa, *Elementos de Navegação Astronomica Moderna*, Lisboa, Cooperativa Militar, 1921.

<sup>81</sup> Cf. *Apontamentos para as lições da 2ª Cadeira*, Lisboa, Escola Naval, 1927-1928, pp. 262-263.

Por aqui se vêem as razões, em grande parte infundadas, da não generalização do uso das tábuas de inspeção direta logo no início do século XX.<sup>82</sup>

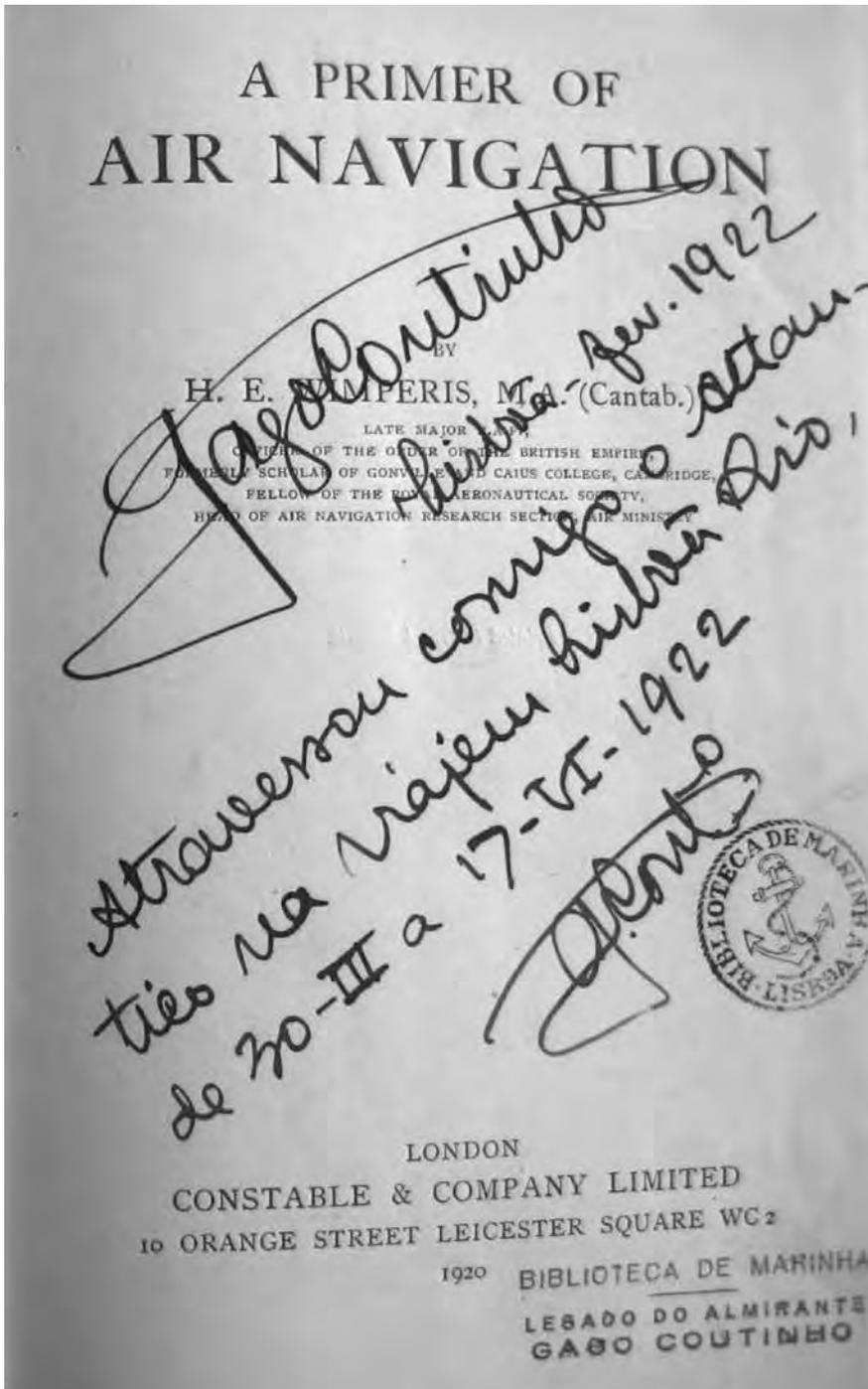
Atendendo ao acima exposto e ainda ao protagonismo na introdução de tábuas de inspeção direta de três lusófonos, Aquino, Newton e Pinto, não se compreende muito bem porque só em fins da década de 50 do século XX tenham sido introduzidas na Escola Naval as tábuas H. O. 214.

Gostaria finalmente de acentuar, que nenhum dos atores da exploração da navegação aérea oceânica das duas primeiras décadas do século XX, tinham a bagagem intelectual, científica e a experiência técnica de Gago Coutinho, Sacadura Cabral e Jorge de Castilho. Considero, que apesar desta importante distinção, ainda não se lhes fez justiça totalmente.

---

<sup>82</sup> Cf. E. Burzagli, A. Grillo, *Manual del Oficial de Derrota*, trad. Juan Navarro Dagnino, Barcelona, Gustavo Gili, 1932, p. 433. Poderemos ainda acrescentar um *Tratado de Navegacion* de Luis de Ribera y Uruburu (5ª edición, Bilbao, Artes Graficas Grijelmo, 1945, pp. 367-405), onde são descritos métodos abreviados de cálculo da linha de posição astronómica, onde, entre outros, os de Aquino e Newton-Pinto são mencionados.

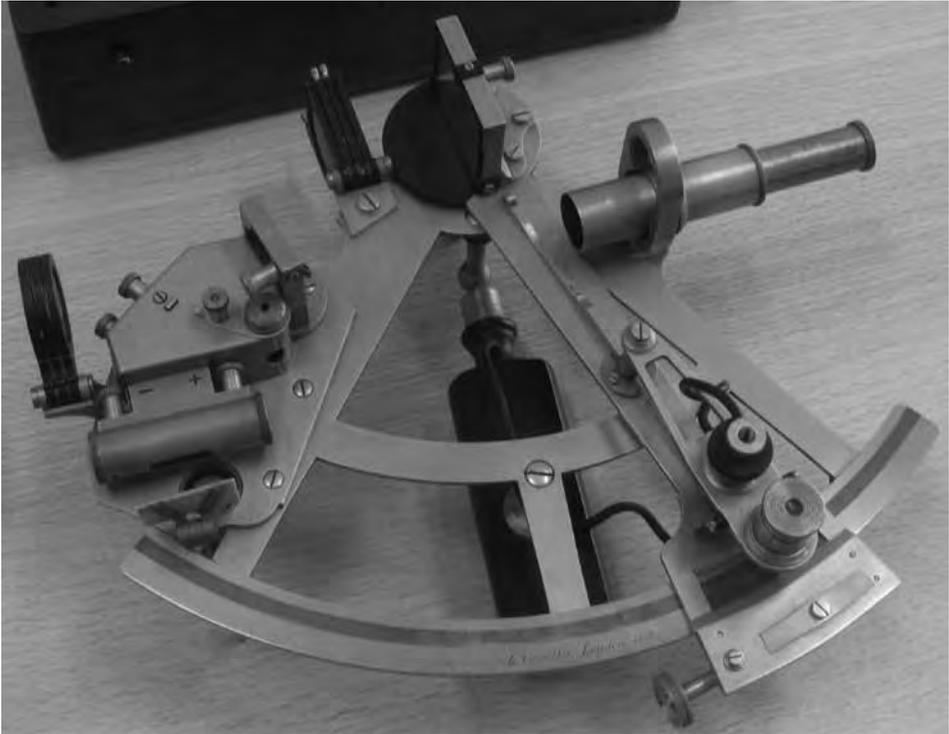
Apêndice 1



## Apêndice 2

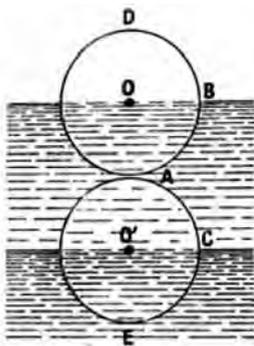
### Sextantes existentes no Museu de Marinha

A imagem que se segue, corresponde a uma fotografia recentemente tirada ao sextante que se encontra na exposição permanente, e que foi usado por Coutinho e Cabral na viagem de 1922. Note-se a inscrição gravada no limbo, com o nome do construtor e o nº do instrumento.

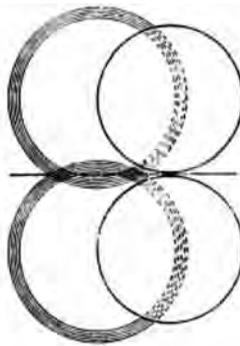


A outra foto é do instrumento Plath, *System Gago Coutinho*, com o nº 11388, que tive a oportunidade de analisar e experimentar, por amável deferência do Director do Museu, Almirante Bossa Dionísio.

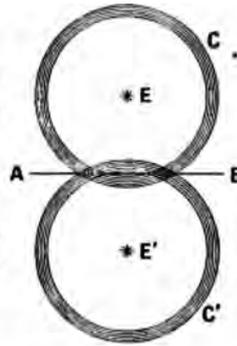
Este sextante tem algumas inovações relativamente ao da Escola Naval, que contudo tem um número mais elevado – 11498. A principal consiste na divisão da imagem refletida do Sol em duas, duma quantidade angular correspondente aproximadamente ao seu diâmetro, através da inclusão da colocação de um prisma Wollaston. Sigamos a explicação da sua utilização contida na já citada obra de José Maria Aymat:



**FIG. 119.** Horizonte, mar y Sol, no sólo  $OD=OA=O'A=O'E$ , sino A en centro de BC



**FIG. 120**  
Sol y nivel parcialmente superpuestos



**FIG. 121**  
Nivel y estrella, no sólo E y E' en centro de C y C', sino E y E' equidistante de AB

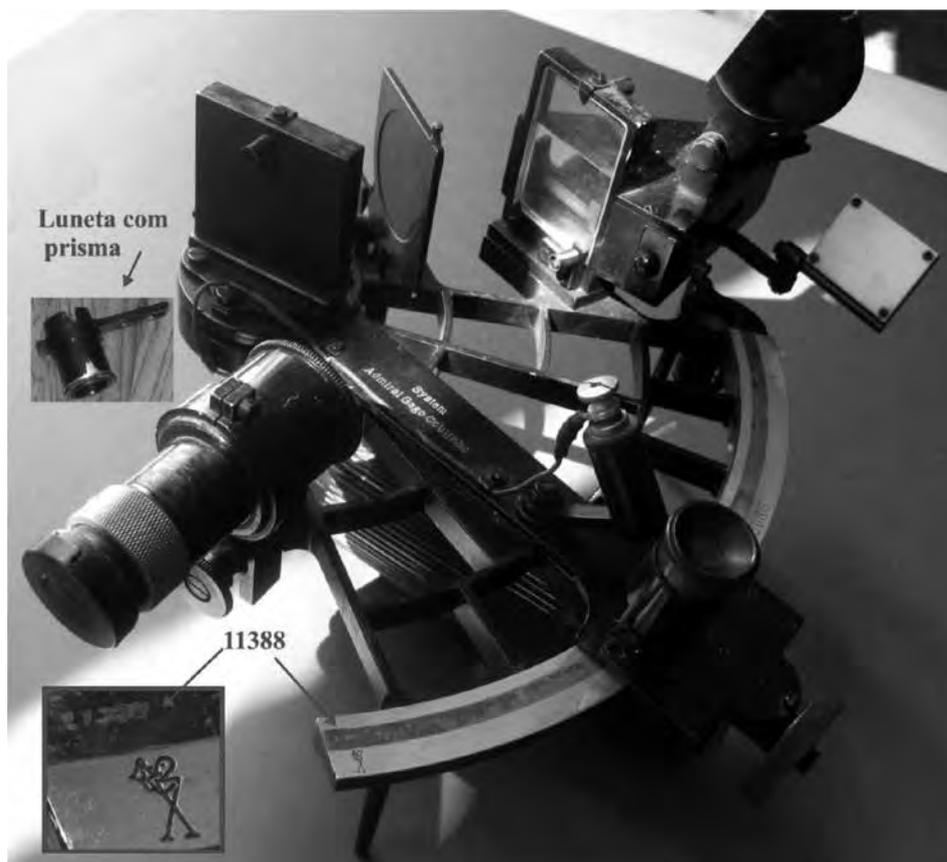
*El anteojo está provisto de un prisma Wollaston que dobla las imágenes separándolas aproximadamente el diámetro el Sol, con lo cual se precisa mucho la exactitud de la observación al hacer coincidir a la misma altura los rombos en que se cortan los bordes de la burbuja y la tangencia de los astros, como se ve en las figuras 119 a 121.<sup>83</sup>*

Também Rogers detetou este melhoramento, num instrumento com o número 11390, apenas dois acima do existente no Museu de Marinha. Contudo, esta modificação já existe no modelo 11388, como se vê na fotografia acima, onde inserido à esquerda está a luneta que contém o referido prisma e que de facto, como tive oportunidade de observar, divide a imagem em duas e torna assim a observação mais fácil e rigorosa<sup>84</sup>.

Como disse acima, foram feitas muitas observações com o sextante da Escola Naval e com o do Museu de Marinha. Àquele, retifiquei a bolha por observações do horizonte de mar. A este não foi efetuada essa operação, tendo contudo as observações revelado, pelo valor pouco variável do erro obtido, um erro sistemático satisfatório. Contudo, considero que seria útil um contacto com a casa Plath, de Hamburgo, com vista ao estudo de um exemplar de um sextante *System Gago Coutinho*, pertencente ao fabricante.

<sup>83</sup> Cf. *op. cit.*, p. 254, donde extraímos também a figura.

<sup>84</sup> Ver o desenvolvido capítulo com o título “The Production Models of the Precision Astrolabe”. Cf. *op. cit.*, pp. 241-270.



### Apêndice 3

#### Cálculo da altitude de um avião biplano

Gago Coutinho apresenta na última página da sua compilação de tábuas levadas a bordo, uma tabela auxiliar para o cálculo da altitude do avião biplano pela sombra da sua asa (ver abaixo). Fornece o logaritmo de uma constante, relacionada com a envergadura do aparelho e a distância vertical entre asas (respetivamente 19.20 e 1.6 metros), indicados no canto superior direito.

em metros altitude = [K]  $\text{ctg } \alpha$   $19.20 \times 1.60$   
(F.400)

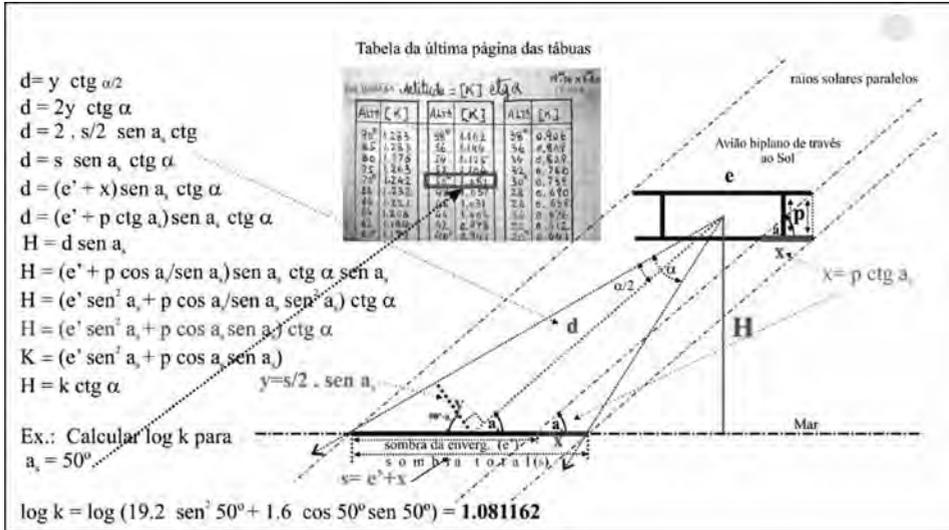
ALTA [K]	ALTA [K]	ALTA [K]
90° 1.283	58° 1.162	38° 0.906
85 1.283	56 1.144	36 0.869
80 1.276	54 1.125	34 0.829
75 1.263	52 1.104	32 0.786
70° 1.242	50° 1.081	30° 0.739
68 1.232	48 1.057	28 0.690
66 1.221	46 1.031	26 0.635
64 1.208	44 1.003	24 0.576
62 1.194	42 0.973	22 0.412
60° 1.179	40° 0.941	20° 0.441

Como disse no início deste trabalho, a justificação do procedimento a utilizar nunca é esclarecida por Coutinho, apesar de Castilho dar uma fórmula que está demonstrada (ver fig. 14). Contudo, sempre admiti que a tabela acima se referia à observação do ângulo que subtendia a sombra das asas no mar, cuja dimensão é constante, medido quando o avião está aproado ao Sol. Nesse caso, bastaria nesse momento determinar simultaneamente a altura deste astro e medir o ângulo subtendido pela sombra das asas.

Mas na realidade, a fórmula a empregar nunca produzia uma constante que correspondesse à que consta da tabela acima. E como a marcação variável do Sol originaria valores que não são constantes, continuava-se a admitir que só com o avião aproado ao Sol se poderia pré calcular uma tabela com constantes.

Felizmente, troquei impressões com pessoa amiga, e concluiu-se que a tabela era calculada, admitindo que o avião se colocava de través ao Sol. De facto, Castilho dá uma “pista” para a resolução do problema, quando afirma que para um biplano não se pode empregar a fórmula que preconiza. E de facto, Gago Coutinho dá mais outra “pista” ao incluir no canto superior direito da sua tabela, como vimos, a envergadura do avião e a distância vertical entre asas.

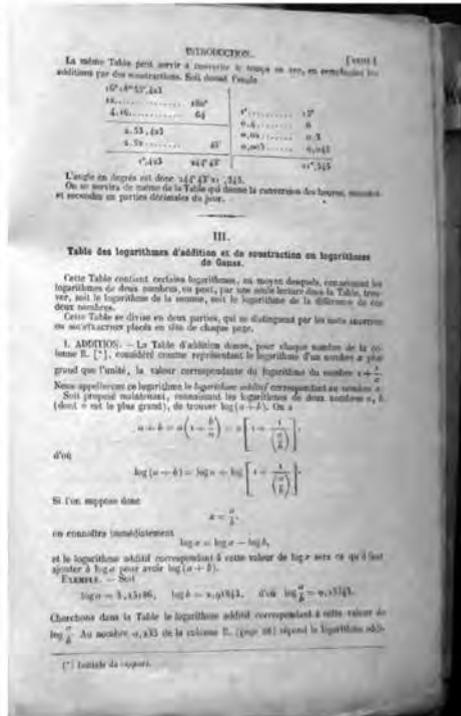
Nestas condições, a fórmula a empregar é a que se demonstra a seguir, que se provou estar correta e coerente com os valores da tabela<sup>85</sup>. Veja-se o exemplo no canto inferior esquerdo da imagem.



<sup>85</sup> O assunto foi discutido com o meu amigo Ricardo Almeida (Engenheiro Eletrotécnico- Licenciatura e Mestrado pelo Instituto Superior Técnico), que a certa altura da nossa troca de ideias disse, e transcrevo de uma das suas mensagens: “Esta manhã, quando vinha a caminho do escritório pensando no nosso problema enquanto observava o Sol, encontrei a solução para a dedução da fórmula com que nos vínhamos debatendo! Ambos estávamos a conjecturar num erro: o avião não se encontra aproado ao Sol, mas sim de través!”. E seguiu-se a demonstração da fórmula que apresento acima com ligeiras modificações de forma. Muito agradeço ao engenheiro (e velejador), Ricardo Almeida.

Apêndice 4

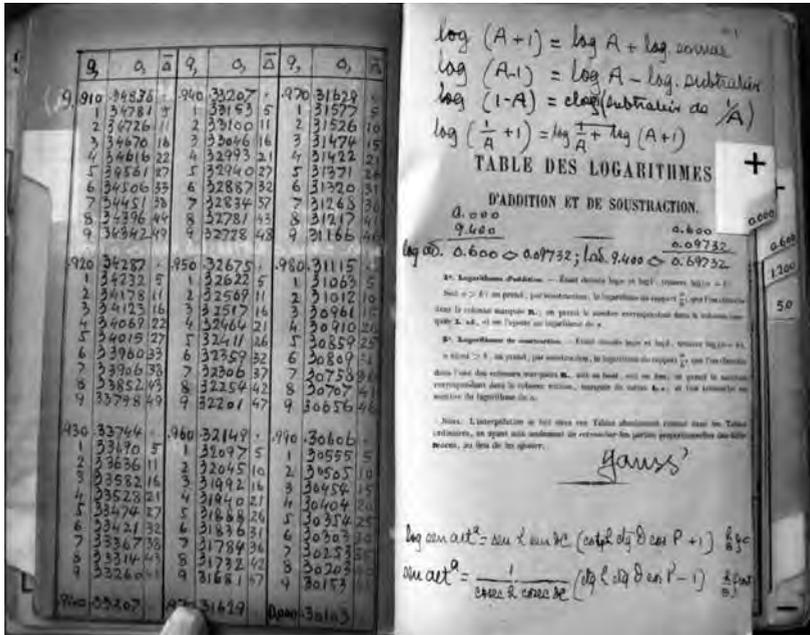
Tábuas de logaritmos de Houel, edição de 1892, usadas também por Gago Coutinho nas suas missões no Ultramar, ainda no século XIX (ver data de 1895)



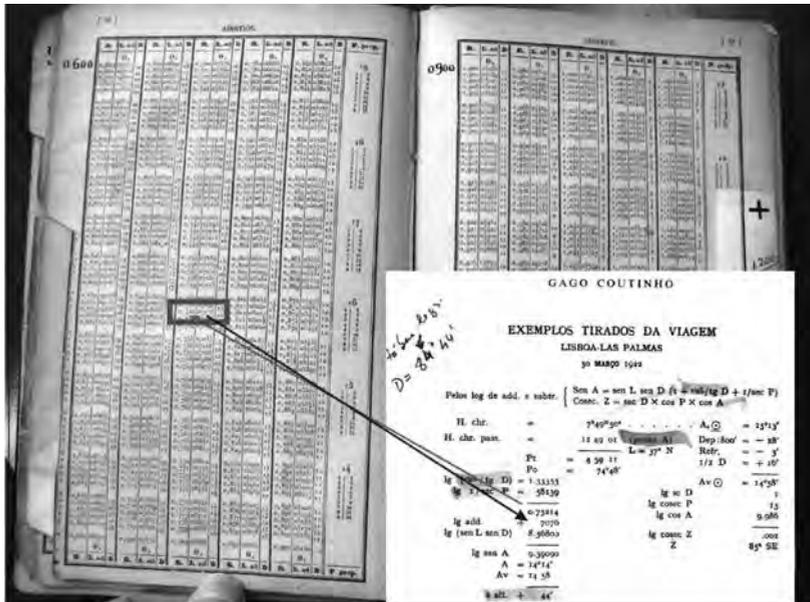
Veja-se, na página da direita, a teoria dos logaritmos de Gauss, cujo texto continua por mais duas páginas

Apêndice 5.1

Tábuas de adição e subtração de Gauss, incluídas nas tábuas de Houel



O início das tábuas de adição e subtração de Gauss, incluídas nas tábuas de Houel, com um acrescento manuscrito, feito por Gago Coutinho



Exemplo de aplicação de um cálculo da viagem Lisboa – Las Palmas em 1922 (ver fig. 17)

Apêndice 5.2

Tábuas destinadas à correção da altura observada dos astros com sextante e estudo de processos de cálculo alternativos

Processos Alternativos

De  $R$  e de  $D$  obter  $\frac{P}{2} = \text{cosec}^2 \frac{B}{2}$

De  $R$  e de  $D$  obter  $\frac{P}{2} = \text{cosec}^2 \frac{B}{2}$

De  $R$  e de  $D$  obter  $\frac{P}{2} = \text{cosec}^2 \frac{B}{2}$

Tábuas superiores com a, P, Z, B e H, calculadas de outra maneira.

em D e P multiplicar  $\frac{a}{b}$  e soma e B  $\frac{a}{b}$  e Z

B (pontos estimados e verificadas) cada passo a e B opera estes!

Processo Britânico e Continuo

a.v. X = a.v. P e s h. em D e de (h.B)

cosec det<sup>a</sup> = cosec (R-B) sec X

Watts  
 $\text{cosec } a = \text{cosec } (R-d) = \text{cosec } \frac{P}{2} \text{ sec } \frac{P}{2}$

Continuo  
 $\text{cosec } a = \text{cosec } \text{ em } P \text{ sec } \text{ em } d$   
 onde h e d que se lê em a e p. de cima do cosec h e d.

Processo Aquino:  $H \text{ em } K = \text{cosec } H \text{ em } K = \text{cosec } L \text{ em } F$   
 $\text{cosec } a = \text{Hem } (K \cdot d) \text{ m cosec } a = \frac{1}{H} \text{ sec } (K \cdot d)$

REFRAÇÃO (16' semid.)      DEPRESSÃO

ALT <sup>a</sup>	—	PÉS	—	PÉS	—
0°	33'	100	106	1.600	39'
1	28	200	142	1.700	41
2	24	300	171	1.800	42
3	18	400	204	1.900	43
4	14	500	226	2.000	44
5	10	600	248	2.100	45
6	8	700	261	2.200	46
7	7	800	287	2.300	47
8	6	900	301	2.400	48
9	6	1.000	311	2.500	49
10	5	1.100	337	2.600	50
13	4	1.200	341	2.700	51
17	3	1.300	362	2.800	52
25	2	1.400	372	2.900	53
44	1	1.500	382	3.000	54
62	1/2				

1/2 PÉS = 1/2 MINUTOS  
 PÉS = MINUTOS

Tábuas de refração e depressão do horizonte. Note-se o valor da diferença entre a depressão em minutos e o semidiâmetro (que se admite ser 16'), inscritos ao lado do valor tabelado da depressão. Veja-se à esquerda o estudo do processo de Aquino e Ogura, entre outros

TÁBUAS PARA O AZIMUTE  
 COSEC AZ<sup>a</sup> = COSEC DISSER PESS ALT<sup>a</sup>

0,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
000	88	89	89	158	64	426	22		
001	87	43	65	166	43	440	21		
002	86	46	64	174	41	466	20		
003	85	50	63	183	39	487	19		
004	84	54	62	192	38	510	18		
005	83	58	61	201	37	534	17		
006	82	62	60	211	36	560	16		
007	81	67	59	221	35	587	15		
008	80	72	58	231	34	616	14		
009	79	76	57	241	33	648	13		
010	78	81	56	252	32	682	12		
011	77	87	55	264	31	719	11		
012	76	92	54	276	30	760	10		
013	75	98	53	288	29	806	9		
014	74	103	52	301	28	856	8		
015	73	109	51	314	27	910	7		
016	72	116	50	328	26	961	6		
017	71	122	49	343	25	1.060	5		
018	70	129	48	358	24	1.156	4		
019	69	136	47	374	23	1.281	3		
020	68	144	46	391	22	1.457	2		
021	67	151	45	408	21	1.758	1		

+ PARALAXE - REFRAÇÃO  
 CORREÇÃO SEMPRE ADITIVA

ALT <sup>a</sup>	54'	55'	56'	57'	58'	59'	60'	61'
0°	21'	22'	23'	24'	25'	26'	27'	28'
2	36	37	38	39	40	41	42	43
4	42	43	44	45	46	47	48	49
6	48	49	50	51	52	53	54	55
8	48	49	50	51	52	53	54	55
10	49	50	51	52	53	54	55	56
12	48	49	50	51	52	53	54	55
14	47	48	49	50	51	52	53	54
16	46	47	48	49	50	51	52	53
18	45	46	47	48	49	50	51	52
20	44	45	46	47	48	49	50	51
22	43	44	45	46	47	48	49	50
24	42	43	44	45	46	47	48	49
26	41	42	43	44	45	46	47	48
28	40	41	42	43	44	45	46	47
30	39	40	41	42	43	44	45	46
32	38	39	40	41	42	43	44	45
34	37	38	39	40	41	42	43	44
36	36	37	38	39	40	41	42	43
38	35	36	37	38	39	40	41	42
40	34	35	36	37	38	39	40	41
42	33	34	35	36	37	38	39	40
44	32	33	34	35	36	37	38	39
46	31	32	33	34	35	36	37	38
48	30	31	32	33	34	35	36	37
50	29	30	31	32	33	34	35	36
52	28	29	30	31	32	33	34	35
54	27	28	29	30	31	32	33	34
56	26	27	28	29	30	31	32	33
58	25	26	27	28	29	30	31	32
60	24	25	26	27	28	29	30	31
62	23	24	25	26	27	28	29	30
64	22	23	24	25	26	27	28	29
66	21	22	23	24	25	26	27	28
68	20	21	22	23	24	25	26	27
70	19	20	21	22	23	24	25	26
72	18	19	20	21	22	23	24	25
74	17	18	19	20	21	22	23	24
76	16	17	18	19	20	21	22	23
78	15	16	17	18	19	20	21	22
80	14	15	16	17	18	19	20	21
82	13	14	15	16	17	18	19	20
84	12	13	14	15	16	17	18	19
86	11	12	13	14	15	16	17	18
88	10	11	12	13	14	15	16	17
90	9	10	11	12	13	14	15	16
92	8	9	10	11	12	13	14	15
94	7	8	9	10	11	12	13	14
96	6	7	8	9	10	11	12	13
98	5	6	7	8	9	10	11	12
100	4	5	6	7	8	9	10	11

Tábuas para o azimute (vejam-se os valores dos logaritmos aproximados à terceira casa decimal) e para a paralaxe da Lua

Apêndice 5.3

Mais tábuas e estudos manuscritos acrescentados às tabelas de Houel

Conhecendo a altura, para achar sempre os seus lados, ângulos, etc. e vice-versa, use o seguinte processo:

Let. mesmo lado      Let. de outros

1.54627	catopante	-1.54627
-2.0115		-2.0115
+ 4.46514		+ 1.54514
+ 1.918		- 2.007
-1.50472	oposante	-1.50472
		4.75535
0.20540	oposante altura	same altura

Novo processo, Sec's, 1431

$\text{sen } a = \cos(l-d) \left(1 - \frac{\cos l \sin d}{\cos d}\right) = \cos(l-d) \cos(P-X)$

$1 - \frac{\cos l \sin d}{\cos d} = 1 - 2 \cos^2 \frac{P}{2}$       A' Medida

$\text{sen } \frac{P-X}{2} = \sqrt{\cos d \sec(l-d)} \cdot \frac{1}{\cos \frac{P}{2}}$

e finalmente  $\text{sen } a = \text{sen } M^{\text{na}} / \sec(P-X)$

ou  $\cos(P-X) = (1 + \text{ctg } h \text{ ctg } \delta \text{ on } P) \text{ on } h \text{ on } \sec(l-d)$

ou  $\text{sen } H = \text{sen } M^{\text{na}} \frac{1 + \text{ctg } h \text{ ctg } \delta \text{ on } P}{1 + \text{ctg } h \text{ ctg } \delta} = \text{sen } M^{\text{na}} \sec(P-X)$

de equação X (positiva) Let. mesmo e (negativa) Let. de outros, e assim sucessivamente e finalmente tabelada.

exemplo: a 10h 30m ...  $\text{sen } 45^\circ = \text{sen } M \sec(P-X)$

1. Tabela das curvas de altura (altura = sen X. ctg P. M<sup>2</sup> [6.1627]) a der unhas da tangencia.

Alt.	ÂNGULO HORARIO						
	10 <sup>m</sup>	20 <sup>m</sup>	40 <sup>m</sup>	1 <sup>h</sup>	2 <sup>h</sup>	3 <sup>h</sup>	4 <sup>h</sup>
5°	0.029	0.04	0.07	0.105	0.142	0.181	0.221
10	0.12	0.24	0.4	0.6	0.8	1.0	1.2
15	0.26	0.5	0.8	1.2	1.6	2.0	2.4
30	1.0	2.0	4.0	8.0	16.0	32.0	64.0
45	2.2	4.5	9.0	18.0	36.0	72.0	144.0
60	4.0	8.0	16.0	32.0	64.0	128.0	256.0
75	7.5	15.0	30.0	60.0	120.0	240.0	480.0
90	15.0	30.0	60.0	120.0	240.0	480.0	960.0

Exemplo      alt 10<sup>m</sup>, de 21°, um 75°

sen M ... +0.0805      altura 45°

sen lat ... - 605

sen dP ... - 2455

9.97155

1/2      4.98578

sen 3/2      -4.1716

4.56862

2.1442

45.234

1.356

4.48895

13.925

4.85270

sen 45°      0.7071

sen 45°      0.7071

Mais estudos e à direita a preocupação em avaliar a possibilidade de substituir a curva de altura pela recta

Processo Fontoura-Fontado (pelos secantes)

$\sec \psi = \sec \delta \sec P$

$\sec Y = \frac{\cos \delta}{\cos \psi}$

$\cos a_2 = \cos \psi \cos(P+\gamma)$

$\cos X = \frac{\sec \psi}{\sec d}$

Exemplo:

$h = 327.29' \rightarrow C = 26.459$

$\delta = 23.34^\circ \rightarrow C = 39.814 \rightarrow S = 2.782$

$\psi = 40.37^\circ \rightarrow C = 6.037 \rightarrow S = 30.741$

$\gamma = 62.39^\circ \rightarrow S = 33.777$

$P+\gamma = 105.16 \rightarrow C = 1.176$

$a_2 = 57.57 \rightarrow C = 7.212 \rightarrow S = 27.438$

$a_0 = 57.47 \rightarrow X = 112^\circ \rightarrow C = 3.303$

$\Delta X = -6' \rightarrow A = 112 \frac{41}{31} X$

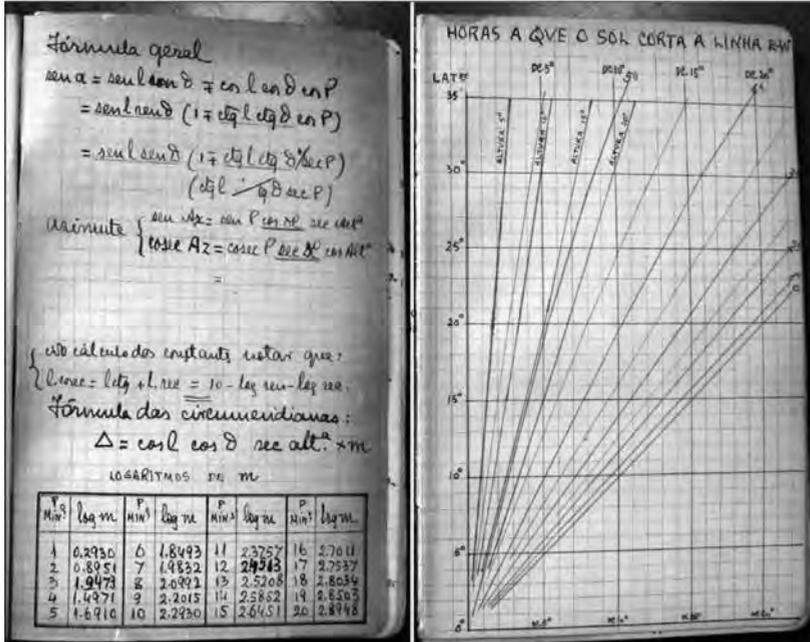
coeficientes a aplicar ao termo que um avião leva a percorrer numa base conhecida, para lhe determinar a velocidade própria, quando ha vento

ÂNGULO ENTRE PTO. A PUNTO	MÉDIA DOS DOIS ABATIMENTOS					
	0	5°	15°	20°	25°	
0°	1.00	0.75				
10	1.00	.94				
20	1.00	.87	0.75			
30	1.00	.89	.84	0.76	0.67	
40	1.00	.89	.84	.87	.76	0.65
50	1.00	.89	.86	.82	.85	.77
60	1.00	.89	.87	.84	.80	.84
70	1.00	.80	.88	.86	.82	.88
80	1.00	.80	.88	.86	.84	.80
90	1.00	.80	.86	.87	.84	.81

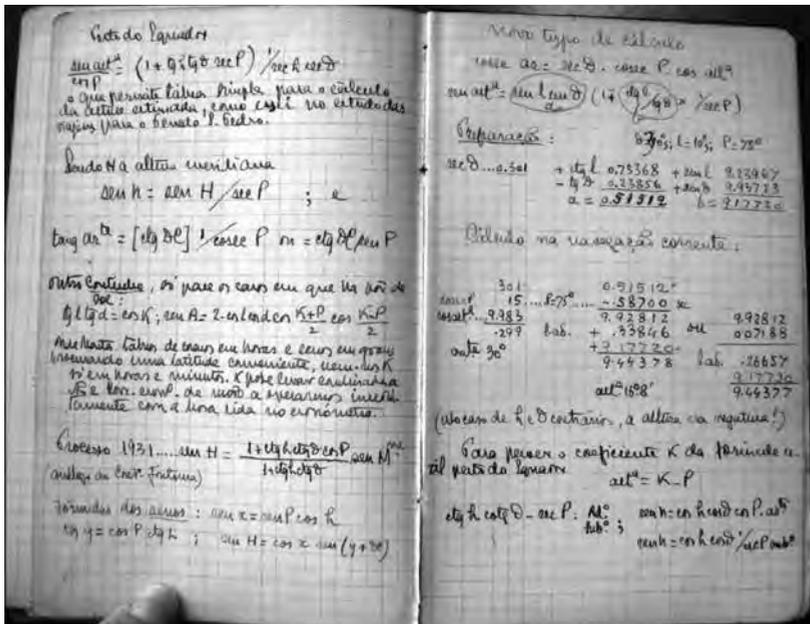
Outros métodos e tabela auxiliar para determinação da velocidade própria

Apêndice 5.4

Mais tábuas e estudos manuscritos acrescentados às tabelas de Houel



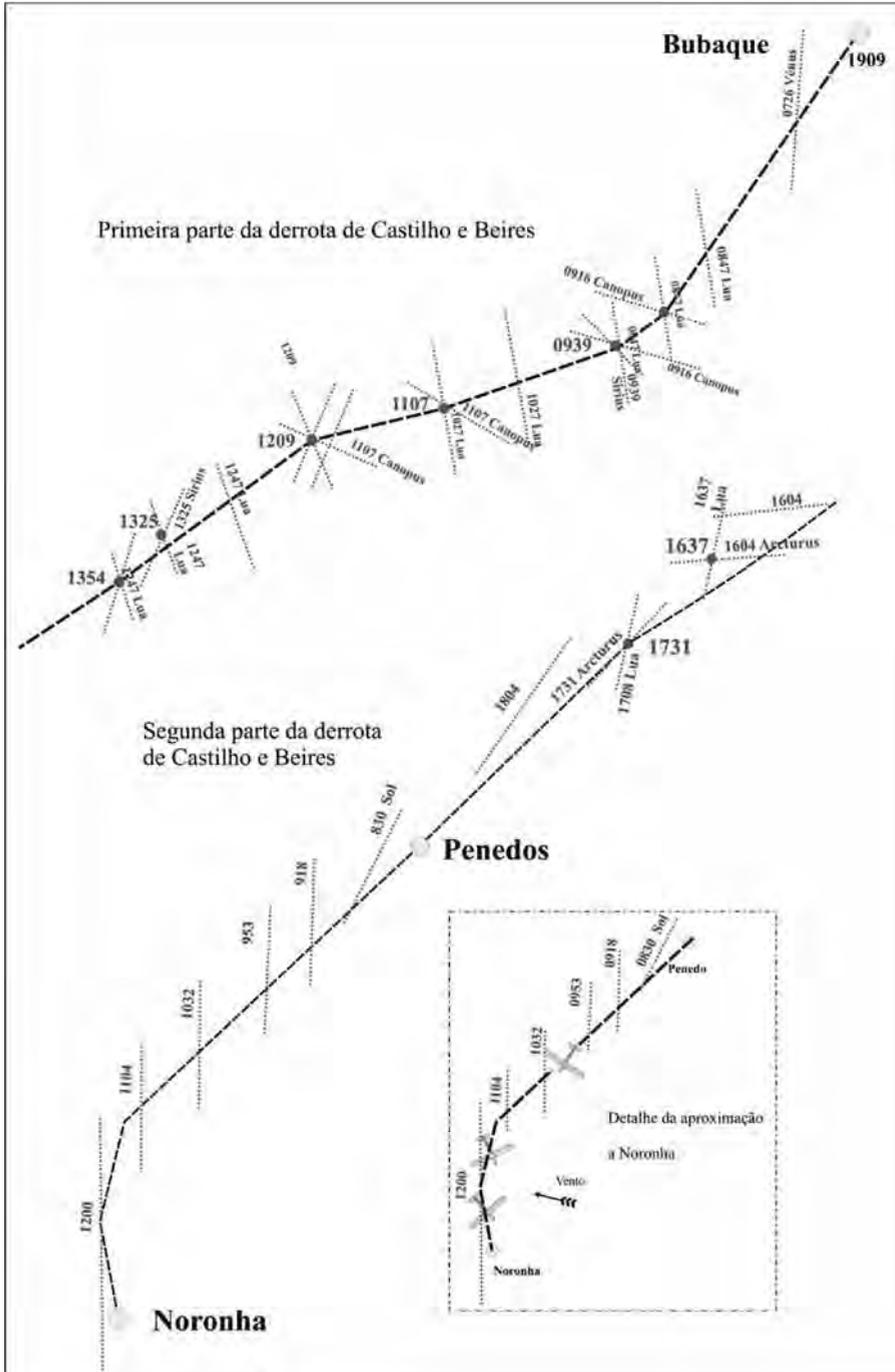
Circumeridianas e horas da passagem do Sol no vertical primário



Soluções mais adequadas para navegação perto do Equador e "novo tipo de cálculo"

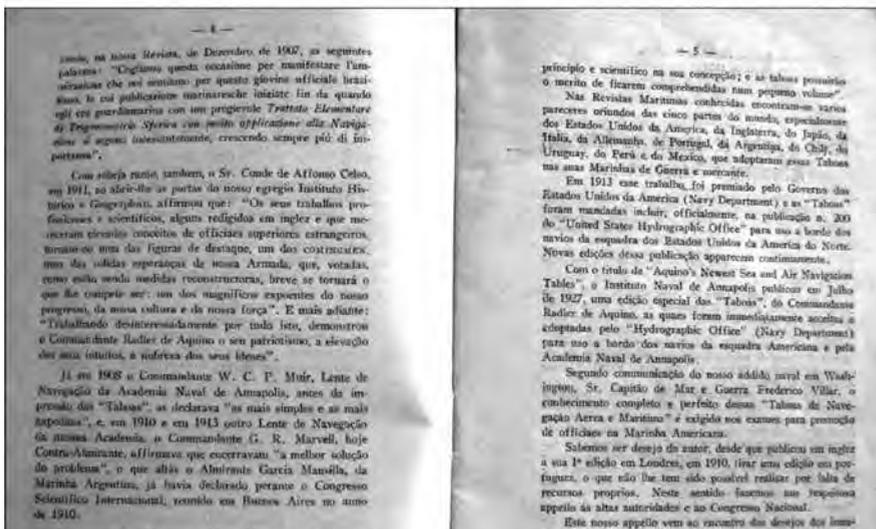
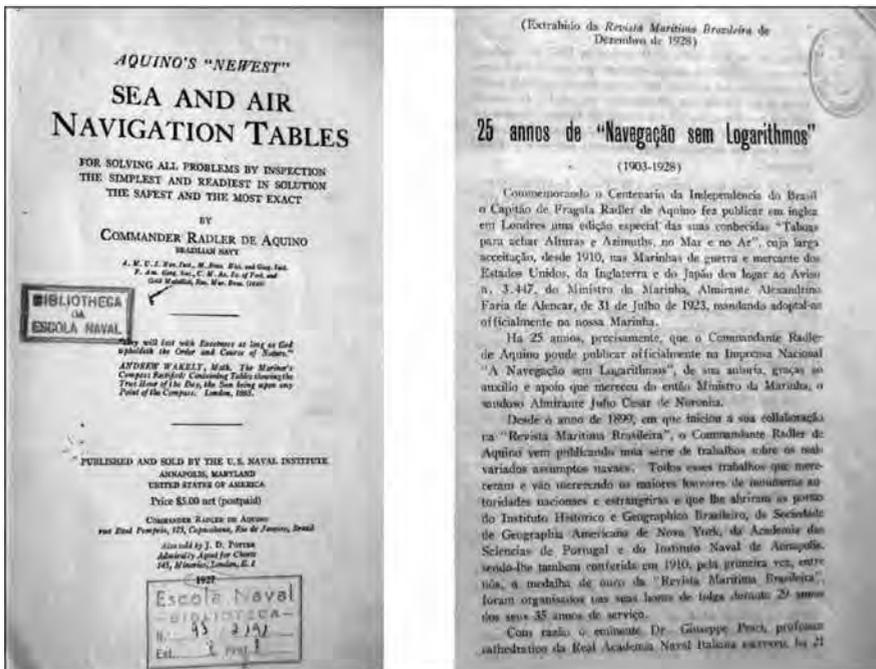
Apêndice 6

Derrota, navegação astronómica efectuada e aproximação a terra de Castilho e Beires



Apêndice 7

Página de rosto das tábuas de Aquino publicadas em 1927 nos Estados Unidos, e importante informação sobre o autor, contida no número de Dezembro de 1928 da *Revista Marítima Brasileira*



## Apêndice 8

Cálculo de recta de altura de estrela segundo o método empregado por Augusto Castilho. In *A Campanha do Argos, 1927*

**ESTRÉLAS.** Para a mesma *étape* Guiné-Noronha, na noite de 16 para 17 de Março, preparámos três tábuas: uma (tábua IV) com as longitudes dos diferentes meridianos que íamos atravessar, em arco e em tempo sideral; outra (tábua V) com os estados do cronómetro sideral nas diferentes horas da viagem e que considerámos constante; uma terceira (tábua VI) em que estão catalogadas as diferentes estrélas observáveis, com as respectivas ascensões rectas em horas, minutos e décimos de minuto e as declinações em graus e décimos e centésimos de grau.

Vejamus um exemplo tirado das observações da viagem.

*Exemplo.*— Por volta das  $9^h.35^m$  de tempo sideral de Greenwich, e sendo o nosso ponto de referência estimado o de longitude  $19^\circ$  W e de latitude  $+8^\circ$ , decidimos observar a Sirius, então a oeste do meridiano.

Lançamos estes elementos no caderno dos cálculos e ainda os colhidos na tábua V (estado do cronómetro), na tábua IV (tempo sideral correspondente à longitude  $19^\circ$ ) e na tábua VI (ascensão recta como hora de passagem e declinação).

Todos estes elementos vêm no modelo a letra cheia.

Depois de abertas as tábuas de BALL e de DAVIS nas respectivas páginas, começaram-se as observações e obtivemos as seguintes médias:

Cronómetro . . . . .  $9^h.21^m,0$   
Sextante . . . . .  $54^\circ.18',2$

que se inscrevem também no registo, seguindo depois o cálculo como para o Sol.

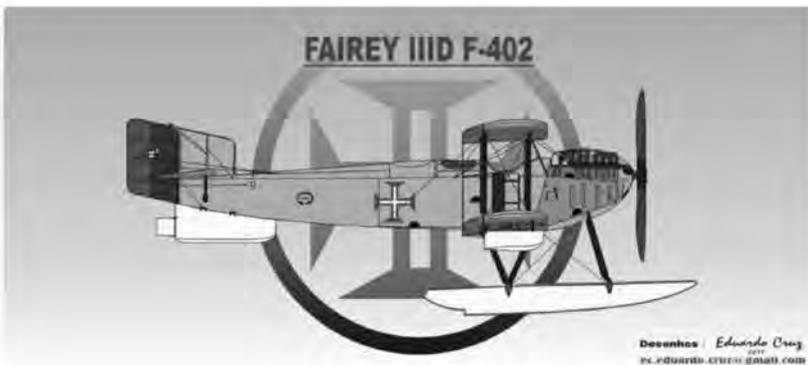
ÉTAPE: GUINÉ-NORONHA

DATA: 16/17 MARÇO

Cronómetro	$9^h.21^m,0$	$54^\circ.18',2$	Sextante	$L = 49^\circ$
estado	$+ 47,9$	—	correção	$\varphi = + 8^\circ$
Ts. G.	$9.38,9$	$54.17,2$	Hv	
Tábuas	..	AR.	DC.	ASTRO:
	..	..	..	Sirius (W)
Longitude ( $1/10$ )	$4.16,2$	..	..	40.7
	$8.21,7$	..	..	.64
Passagem	$6.41,9$	..	$- 16,62$	814
P	$1.40,8$	..	..	$\frac{24.42}{25.234}$
Tábuas	$1.40$	$55.31,4$	..	
$\Delta$	$+ 0,8$	$- 25,1$	$\Delta DC.$	
		$55.06,2$	Hc	
Az	$45^\circ$ SW	$- 49,0$	$\Delta H$	

As tábuas de BALL são pouco práticas para o caso de observarmos astros cuja declinação seja superior a  $24^\circ$ , sendo a latitude menor do que  $24^\circ$  ou maior do que a declinação, por obrigar a entrar com a latitude como declinação e com a declinação como latitude, tornando mais demorada a interpolação para a declinação exacta.

Por isso organizámos umas tábuas especiais para três estrélas que pretendíamos observar durante a viagem e que estavam nestas condições: Canopus,  $\alpha$  Centauri,  $\beta$  Centauri, que nos davam imediatamente a altura, sem necessidade de interpolar para a declinação. Juntamente com estas, organizámos também tábuas especiais de azimutes para estes astros.



## INAUGURAÇÃO DA XII EXPOSIÇÃO 2012 *O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS*

Palavras proferidas pelo Presidente  
Nuno Vieira Matias, em 6 de Junho

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, agradeço a presença de V. Exa. pelo brilhantismo acrescido que traz a esta cerimónia, sobretudo num tempo em que também o tempo está em crise;

Director da Comissão Cultural de Marinha;  
Senhora Vice-presidente da Academia de Marinha;  
Senhores Almirantes;  
Senhoras e Senhores Académicos;  
Senhoras e Senhores Convidados,

Bem-vindos à abertura da XII Exposição Bienal de Artes da Academia de Marinha *O Mar e os Motivos Marítimos* nesta emblemática sala D. Luís I, o Rei Marinheiro que assentou praça aos 8 anos...

A Academia de Marinha, prosseguindo o seu propósito de estudar e divulgar a História Marítima, as Artes, Letras e Ciências relacionadas com o Mar, promove, nos anos pares, intercalando com os simpósios de História Marítima dos anos ímpares, uma exposição de arte sobre motivos marítimos, nas modalidades de Pintura, Escultura e Modelismo.

Estas actividades artísticas constituem componentes importantes da nossa rica cultura marítima, pelo que a sua divulgação contribui também para o esforço, que sentimos estar agora a ser feito na sociedade portuguesa, de renovação da imagem do mar, um tanto esquecido nas últimas décadas. São artes que, ao representarem com vontade de bem-fazer aquilo que respeita ao mar, aumentam o património material português.

Por isso, pensamos que esta XII Bienal de Arte da Academia de Marinha é mais um contributo para a afirmação da cultura marítima portuguesa, enquanto promotora da tão necessária nova imagem do mar, através da visão perspicaz e inteligente com que os artistas perscrutam os horizontes marinhos.

De facto, os artistas plásticos do mar interpretam-no de forma intensa, captando tanto as suas quietas subtilezas, como as explosivas violências que lhe são próprias, mas vão para além dessa mera fixação de imagens e formas, ao transmitirem, ao irradiarem, o atractivo espírito da maritimidade, capaz de criar novos amantes do mar. Por isso, ou também por isso, os artistas-marinheiros aqui representados merecem as nossas vivas saudações de boas vindas a este ambiente naval e também as sentidas felicitações por integrarem o nobre grupo dos Artistas do Mar.

Pelo portaló de acesso a esta XII Bienal de Arte entraram 92 artistas, transportando 141 obras, de pintura, de escultura e de modelismo. Ou seja, um número sempre crescente e muito significativamente superior ao de há dois anos. Sobre a sua valia artística pronunciou-se o qualificado Júri, escolhendo entre elas as que recebem os prémios Comandante Raul de Sousa Machado, de pintura, e Maufroy de Seixas, para modelismo, os quais, dentro de momentos, serão anunciados.

Não sou entendido nas artes aqui a concurso, mas habituei-me, desde muito cedo, a tentar conhecer o mar e o seu ambiente e, por isso, seja-me permitido testemunhar o meu muito agrado, o meu enorme prazer mesmo, ao apreciar os trabalhos expostos. Apenas como exemplos, cito o gosto que é observar o quadro *Estaleiro*, de Victor Ribeiro, expressando, logo em primeiro plano, o rigor de um casco de embarcação de vela em construção, ou as telas *Guincho-Cascais* de Isabel Zamith e *Boneca* de Mariana Filippe, de onde sobressaem apuradas sensibilidades interpretáveis da zona de concordância mar – terra e de uma tradicional embarcação de vela, tentando navegar em calmaria absoluta.

Gostaria de incluir todos nesta citação, porque são todos exemplares, mas abusarei ainda da vossa boa vontade para referir apenas mais dois quadros. O *Nas ondas II* de Gamy, onde leio a força da surriada de mar e esforço inteligente do velejador para dominar água e nortada e também a tela *Sem horizonte* de Mário Alvarenga Rua (MAR), onde pressinto a mensagem de solidariedade do autor, um grande marinheiro, para com os pescadores, classe em extinção.

Os modelos constituem regalos para a vista, mas também um enorme motivo de admiração pelo engenho e arte da sua execução. Não sei mesmo qual o que mais admiro, mas certamente que a *Muleta de Pesca* – a tal do Seixal, a *Jacinto Cândido* o *Dori na Faina*, ou a *Base Naval Imaginária*, respectivamente de Nelson Anjos, Rui Figueiredo, Mário Figueiredo e João Rodrigues Cancela, constituem excelentes referências.

Também na escultura os motivos marítimos estão bem vivos nas ondas, nos seres marinhos, nas correntes e até na casca de noz armada com gurupés a descer ondas gigantes. São tudo apenas estímulos para a visita que em breve iniciaremos.

Contudo e antes da atribuição dos prémios, quero renovar as felicitações aos autores, agradecer-lhes o valor dos trabalhos e pedir-lhes que continuem a divulgar o mar português. Todos não somos muitos para o fazer, mas se estivermos bem convictos do propósito, seremos os suficientes.

Um agradecimento renovado aos membros do Júri:

Prof<sup>a</sup>. Catedrática Raquel Soeiro de Brito;

Alm. António Bossa Dionísio;

Cte. José Malhão Pereira;

Arq<sup>a</sup>. Helena Barranha;

Prof. Martim Lapa;

Dr. João Camacho;

Cte. Ferdinando Simões;

Cte. Marques da Silva;

Dr. Carlos Montalvão de Sousa.

Também um muito obrigado a todos os que da Academia de Marinha e do Museu de Marinha pelo seu esforço permitiram montar esta Exposição, muito bem e em tempo. Não esquecendo o senhor Director do Museu, o Secretário-geral da Academia de Marinha e o Secretário da classe de Artes, Letras e Ciências, comandantes Beça Gil e Malhão Pereira. É ainda devido uma referência muito grata aos nossos mecenas, os Senhores Dr. João Couto, da empresa Tintas Hempel de Portugal, e Dr. Arez Romão, da Lusitânia, companhia de seguros.

Por fim, e muito especialmente, quero expressar a minha gratidão à Senhora Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências, pela sua admirável energia, vontade de bem-fazer, espírito de servir e sentido artístico, que permitiram levar a cabo mais esta exposição sob a sua superior organização. Esta é seguramente a melhor até hoje. Mas a próxima que organizar será ainda mais notável.

Muito obrigado.



# O ESTADO DA ARTE NA TERAPÊUTICA CIRÚRGICA ACTUAL (VERSÃO LAPAROSCÓPICA), COMPARÁVEL À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA SUBAQUÁTICA

Comunicação apresentada pelo académico  
José Ferreira Coelho, em 12 de Junho

## SUMÁRIO

- I. O “*Intrepid Sea, Air & Space Museum*” NY, USA.
- II. O “*USS Growler*”.
- III. Reflexões pessoais, nos critérios da disciplina de vivências, de obediência, de rigor de navegação, das meticolosas atitudes de um comando atento e preciso, às disponibilidades das mais modernas tecnologias, num teatro de guerra subaquática.
- IV. Estabelecimento “*surrealista*” de possíveis critérios, de uma “*navegação cirúrgica*” em território fechado, isto é, “*não a céu aberto*”, na moderna tecnologia da “*Cirurgia Laparoscópica*”.
- V. Breves considerações históricas desta cirurgia minimamente invasiva.
- VI. Apresentação de um vídeo pessoal, com todos os tempos operatórios, nesta nova técnica, na “*Colecistectomia Laparoscópica*”.
- VII. Recordando uma grande figura da ciência aero-espacial, amigo e colega, o astronauta da NASA, Story Musgrave.
- VIII. Resumo e conclusões.

Bibliografia.

Adenda.

### I. O “*Intrepid Sea, Air & Space Museum*” NY, USA

Consideramos um dos mais notáveis museus navais do mundo, em especial, ao período referente à Segunda Grande Guerra.

Tudo é pautado pelo didatismo, simples e compreensivo, no real, como se o observador integrasse a missão do navio ou avião, que examina.

Já o visitamos várias vezes, e sempre o desejo de repetir, a fim de novas pesquisas, investigações temáticas, recolha de melhores fotografias, livros ajustados ao mesmo assunto, etc, etc.

O imponente porta-aviões, da guerra do Pacífico, o *Intrepid*, apresenta-se na sua total morfo-funcionalidade, sendo necessário muito tempo para a sua completa observação. (Fig. 1)

De referir, é o chamar da atenção do público, quando se aborda a área em que o navio fora alvejado e morreram várias centenas de marinheiros, não descorando, o perfil de todos os utentes em silêncio, em homenagem dos seus bravos.

A nossa abordagem nesta comunicação, não se trata da análise deste vaso de guerra, mas sim do único exemplar existente, do submarino *Growler*.



Fig. 1 – Porta-aviões “Intrepid”. (Foto da colecção do autor)

## II. O “*USS Growler*”

A visita de um submarino é sempre tema das mais diversas atenções e perplexidades, a um “*sistema de vida anómalo*” em que tudo estará condicionado à maquinaria certa e precisa, desde a respiração da atmosfera oxigenada do seu interior à pressurização do mesmo, nos diversos patamares subaquáticos de navegabilidade, já não equacionando os diversos sistemas de posicionamento, de orientação, de transmissão, de progressão, de relacionamentos, de defesa em máxima acuidade, etc, etc, não esquecendo também, a carga de ataque, quer em armamento convencional quer em mísseis nucleares.

Ao entrarmos para o acesso ao submarino, um primeiro teste é mandatório. O visitante terá que transpor o interior de um pneu, cujo diâmetro, se aproxima às escotilhas do submarino.

Durante a segunda guerra mundial de 1939 a 1945, os submarinos tiveram um papel de ataque aos navios inimigos e aos comboios patrulhados por estes.

No começo da Guerra - Fria de 1948 a 1989, entre os EUA e a URSS, estes submarinos fizeram parte da nova estratégia defensiva dos Estados Unidos. Assim os submarinos americanos armados com mísseis nucleares, poderiam patrulhar, junto do território Russo em situações de defesa, aos eventuais ataques aos EU. (Fig. 2 e 3)

Os antigos “*USS Growler (SSG-577)*”, foram um destes pioneiros da Marinha dos EUA, transportando mísseis atômicos submarinos.

Os anteriores “*USS Grayback (SSG-574)*”, o *Growler* fora afastado dos ataques submarinos, para ser alterado no transporte e armamento de mísseis nucleares, os “*Regulus I*”.

Foi determinado em Portsmouth na “*Naval Shipyard in Kittery*”, a 30 de Agosto de 1958, que se juntasse aos outros quatro “*Regulus mísseis submarinos*” em Pearl Harbour, para constituir o “*Esquadrão 1 de Submarinos com mísseis atômicos*”.

No período de 1960 a 1963, o *Growler* efectuou nove missões estratégicas no Pacífico Oeste (Occidental), com durações aproximadas a dois meses.

Enquanto o *Growler* patrulhava o Pacífico, a Armada ia desenvolvendo novos sistemas de submarinos e mísseis.

Os “*mísseis Regulus submarinos*” seriam lançados à superfície, e o seu armamento com as respectivas plataformas dirigíveis, operadas por geradores de *diesel* (Fig. 3).

A nova geração de mísseis balísticos submarinos nucleares, geração “*Polaris*”, poderão enquanto submersos, efectuar os seus disparos e prosseguir rotas submersas.

O submarino “*Growler*”, foi desactivado da Armada Americana em 25 de Maio de 1964, e destinado a ser abatido, como alvo, em exercícios especiais.

Em 1989, o único espécime existente, tornou parte do inventário do “*Intrepid Sea, Air & Space Museum*”, permitindo a observação e estudo da série, do tipo de mísseis nucleares submarino americano, a partir de 1950.



Fig. 2 – Submarino Americano “*USS Growler*” Esquema.  
(Foto da colecção do autor)



Fig. 3 – Submarino Americano “*USS Growler*” – Míssil nuclear “*Regulus I*”  
(Foto da colecção do autor)

**III. Reflexões pessoais, nos critérios da disciplina de vivências, de obediência, de rigor de navegação, das meticulosas atitudes de um comando atento e preciso, às disponibilidades das mais modernas tecnologias, num teatro de guerra subaquática.**

Nos momentos em que íamos observando atentamente os diversos compartimentos deste submarino (Figuras 4 a 8), e imaginando ao mesmo tempo a nossa integração, numa missão em pleno desempenho naval de ataque, integrado no cumprimento das funções deste vaso de guerra, na sua manobrabilidade e ataque sub aquático, no rigoroso manejo de uma tecnologia de precisão, quer em funções de navegação, quer em funções de defesa, quer ainda nas funções de abordagem para uma precisão no ataque, como na formulação do disparo, *“estariam sintonizados ao comando determinante atento e integrado, na precisão e resposta certa, de todos os sistemas e equipamentos”*.



Fig. 4 – Submarino Americano “USS Growler” – “Periscópio” (Foto colecção do autor)



Fig. 5 – Submarino Americano “USS Growler”  
– Compartimento de comando de navegação. (Foto colecção do autor)



Fig. 6 – Submarino Americano “USS Growler”  
– Compartimento de Comando de Navegação. (Foto colecção do autor)



Fig. 7 – Submarino Americano “USS Growler” – Compartimento de Comando de Navegação. (Foto colecção do autor)



Fig. 8 – Submarino Americano “USS Growler” – Compartimento de Comando de Navegação. (Foto colecção do autor)



Fig. 9 – Submarino Americano “USS Growler” – Compartimento dos Torpedos. (Foto colecção do autor)

**IV. Estabelecimento “surrealista” de possíveis critérios a uma “navegação cirúrgica” em território fechado, isto é, “não a céu aberto”, na moderna tecnologia da cirurgia laparoscópica.**

Transfigurando para a Medicina, numa das vertentes terapêuticas mais modernas da cirurgia, em meio de “*território fechado*” (cavidade abdominal), isto é, não a céu aberto, como nas tradicionais operações cirúrgicas, designadas por “*laparotomias*”.

Nesta nova evolução cirúrgica (*Cirurgia Laparoscópica*) na total dependência de uma tecnologia diferente e inovadora, de rigorosa precisão, numa cavidade insuflada por gás (CO<sub>2</sub>), em determinada pressão com valores constantes e tabelados, quer na colocação das portas de acesso, como: para a penetração de um telescópio, em conexão a sistemas de visão monitorizados, por ecrãs tipo de “TV”, como ainda do restante instrumental a utilizar (tesouras, pinças, afastadores etc.). A abordagem ao órgão com patologia, a dissecação das diferentes estruturas de percurso, bem como as hemóstases correspondentes, determinando o acesso ao domínio do pedículo vascular do alvo a excisar, sempre necessário abordá-lo e laqueá-lo, para a eficaz e segura extracção do órgão doente, tudo se processa em actuações manuais rigorosas e precisas, por visão exclusivamente informativa e real do monitor externo, ao campo operatório. (Figura-10-Esquema Sinóptico)



Fig. 10 – Esquema Sinóptico

*“Tais atitudes (de navegabilidade cirúrgica submarínica intra abdominal), na plena dependência da correcta e eficaz utilização da aparelhagem, sem possibilidades de falhas, só permitirão o sucesso da missão”*

## V. Breves considerações históricas desta cirurgia minimamente invasiva.

Torna-se importante recordar os pioneiros desta técnica. A ambição da Ciência Médica, na observação directa das cavidades e interiores dos órgãos humanos em vida, com maiores objectivos diagnósticos e eventualmente terapêuticos, foi imparável no espaço e no tempo.

Assim na história dos “*pioneiros da endoscopia*” teremos que referir:

- Phillip Bozzini - 1805 – uretroscopia;
- Antonin J. Desormeaux - 1843 – primeiro endoscópio;
- Maximillian Nitze - 1879 – primeiro Cistoscópio;
- Thomas Edison - 1880 – luz incandescente;
- Newman - 1883 – primeiro cistoscópio com luz quente;
- George Kelling - 1901 – peritoneoscopia no cão vivo;
- Dimitri Oskarovich von Ott - 1901 – culdotomia (ventroscopia).

Marco importante do século XX. Os procedimentos operatórios na cavidade abdominal encerrada, através de vias de acesso minimamente invasivos por visualização endoscópica.

- O termo de “*Laparoscopia*” deve-se a Hans Christian Jacobaeus (Suíça) – 1911;
- A agulha indutora do pneumoperitoneu deve-se a Otto Goetze – 1918;
- Richard Zollikofer - 1924 - promoveu o uso de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), para o pneumoperitoneu;
- Heinz Kalk - 1920 - promoveu sistemas de lentes oblíquas de 45° – pioneiro no uso das portas acessórias para instrumentos de trabalho – biópsias hepáticas – técnicas de laparoscopia.

Como “*Avanços Técnicos e Terapêuticos Relevantes*” foram:

- C.Fervers - 1933 (Alemanha) - cauterização de aderências intra-abdominais;
- P.F.Boesch (Suíça) / E.T.Andersson (USA) – esterilização tubar laparoscópica por fulguração;
- Frank H. Power (USA) / Allan C.Barnes (USA) - 1941 - esterilização feminina por laparoscopia;
- Janos Veress – agulha – pneumotórax;
- John C. Ruddock (USA) - 1937 – laparoscopias diagnósticas com biópsias directas;
- Raoul Palmer (França) -1946 – Laparoscopia ginecológica (ooforectomias);
- N. Fourestier, A. Gladu, J.Valmière - 1955 – luz fria (fonte de quartzo);
- Harold H. Hopkins, NS.Kapany – fibras ópticas no endoscópio;
- H. Frangenheim (Alemanha) - 1950 – primeiro insuflador de CO<sub>2</sub>;
- K. Semm (Alemanha) - 1970 – laparoscopia ginecológica;
- M. A. Bruhat - 1970 – uso de CO<sub>2</sub>, laser na cirurgia tubar;
- Gomel - 1970 – divulgação da cirurgia laparoscópica na cirurgia geral - Am. J. Surg;
- Jordan Philips - 1972 – fundador Am. Assoc. Gynecologic Laparoscopysts (AAGL).

Na “*Cirurgia específica de órgão doente*”, no conceito ou especificidade da “*Cirurgia minimamente invasiva*”, referimos:

Sem necessidade de prejuízos inerentes à ferida operatória imposta (Laparotomia - parede abdominal).

Comparável a estratégia militar “*DESERT STORM CONFLIT*” – destruição precisa dos alvos militares / poupando centros populacionais civis inocentes.

Objectivo – “*Cirurgia Mini Invasiva*” – Eliminar ou minimizar todo o trauma desnecessário previamente requerido para acompanhar a cirurgia alvo.

#### **VI. Apresentação de um vídeo pessoal, com todos os tempos operatórios, nesta nova técnica “Colecistectomia Laparoscópica”.**

O vídeo que apresentámos na sua versão integral, fora o mesmo que comunicámos ao:

- XVI Congresso Nacional – Sociedade Portuguesa de Cirurgia – Março 1996;
- Sessão Clínica do Serviço 1 – Hospital Desterro – Maio 1996;
- 4th International Congress of the European Association for Endoscopic Surgery – Trondheim - Noruega – Junho 1996 (**com avaliação prévia**);
- Reunião Clínica do Serviço Gastrentorologia – Hospital dos Capuchos Novembro 1996;
- X Jornadas Médicas - Hospital São José - Hospital Desterro Junho 1997 (**Premiado como o melhor vídeo - Prémio Dr. Bentes de Jesus**).

Como complemento informativo clínico do mesmo transcrevemos: “*A 62 years old woman with medical history of calculous cholecystitis - ultrasonography, exacerbation of acute situation in 48 hours, without jaundiced. Physical examination confirmed acute cholecystitis - leucocytes numbered 16000 -cumm. The operation american position under balanced anesthesia. Appropriate broad spectrum antibiotic is given during anesthesia is induced, and after just 48 hours. Pneumoperitoneum was achieved and maintained by insufflation with CO2 to a pressure of = 14 mmhg. All laparoscopic views are those seen on the surgeons external monitor. Open cystic pedicle Calot triangle, grasping the neck of the gallbladder the dissection of the cystic artery, and the application of the clips. The dissection of the gallbladder to the liver bed is not easy. The patient was discharged from the clinic after 48 hours. No activity restrictions are imposed. Follow-up 6 months - normal.*”

#### **VII. Recordando uma grande figura da ciência aero-espacial dos EUA, amigo e colega, Story Musgrave.**

Muito devo ao Dr. Story Musgrave a influência e ensinamentos em áreas da sua formação, nesta apresentação à mui nobre Academia de Marinha, correlacionando a temáticas, que este Mestre do Espaço, dissertou em termos comparativos, no X Internacional Congresso da SLS, em Dezembro de 2001 em New York, (Society Laparoendoscopic Surgery – USA), comparando o uso do Telescópio Espacial e a Cirurgia Laparoscópica.

Trata-se, em meu entender, de uma figura eminente da Ciência contemporânea.



Fig. 11 – Story Musgrave (MD.); NASA Astronaut



Fig. 12 – Uma amizade e respeito, que não se esquece.

### VIII. Resumo e Conclusões.

O autor após uma visita a um Museu Naval nos EUA, em NY, o “*Intrepid Sea, Air & Space Museum*”, a um submarino da classe dos “*Growler*”, armado com mísseis nucleares (SSG-577), utilizado na Guerra do Pacífico em 1960 a 1963, estabelece: critérios de reflexões, de uma suprema disciplina de vivência, de obediência, de rigor de actuação de navegação emboscada, de rigorosas e meticulosas atitudes de um comando vigoil e inteligente, às disponibilidades das mais modernas tecnologias, para a actuação eficaz e certa dos objectivos de uma guerra sub aquática.

Transfigura para a Medicina, numa das vertentes terapêuticas mais modernas da cirurgia, em meio “território fechado” (cavidade abdominal), isto é, não a céu aberto, como as tradicionais operações cirúrgicas designadas por “laparotomias”, agora na total dependência de uma tecnologia diferente, numa atmosfera fechada visionada unicamente, por um telescópio integrado em sistemas monitorizados.

Tais atitudes (de navegabilidade cirúrgica submarínica intra abdominal), na plena dependência da correcta e eficaz utilização da aparelhagem, sem possibilidades de falhas, só permitirão o sucesso da missão.

Apresenta uma breve história da tecnologia endoscópica e da cirurgia laparoscópica, finalizando com a apresentação de um vídeo pessoal (sua equipa) de uma cirurgia laparoscópica à vesícula biliar (Colecistectomia Laparoscópica), hoje considerada a técnica de eleição “*gold stander*”.

### **Abstract**

After a stay in the “Intrepid Sea, Air & Space Museum”, the Naval Museum in NY, USA; where the author could visit a submarine “Growler”, with nuclear missiles “Regulus I”, used in the Pacific war from the 1960 to 1963, he establishes criteria of reflexion, in a supreme life discipline, obedience, an enormous accuracy in a difficult navigation, with rigorous and meticulous attitudes of an intelligent and vigilant leadership, with the availability of the most modern technologies, to an efficient and sure execution of the objectives of an underwater war.

He removes to Medicine, in one of the most modern therapeutic sides, in a “closed territory”, (abdominal cavity), that is, not in open space, like traditional chirurgic called “laparoscopy”, now in a total dependence of a different technology, in a closed atmosphere, that can be seen just by a optic system, a telescope which is a part of monitorized systems such attitudes (of intra abdominal underwater chirurgic navigability), in total dependence of a correct and efficient use of the equipment, with no possibility of failure, will only permit the success of the mission.

He presents also, a short story of endoscope technology and laparoscopic chirurgic, and ends with a personal video, “Laparoscopic Colecistectomy”, considered today the election technique “*gold stander*”.

### **BIBLIOGRAFIA**

BAIRD, D. R.; WILSON, J. P.; MASON, E. M.; DUNCANT, D.; EVANS, J. S.; LUKE, J. P.; RUBAN, D. M.; LUCAS, G. W.: An early review of 800 laparoscopic cholecystectomies at a university. Affiliated community teaching hospital. Am. Surg. 58: 206, 1992.

BARKUN, J. S.; BARKUN, A. W.; SAMPALIS, J. S.: Randomised controlled trial of laparoscopic versus mini - cholecystectomy. Lancet, 340: 1116, 1992.

- BASS, E. B.; PITT, H. A.; LILLEMÖE, K. D.: Cost effectiveness of laparoscopic cholecystectomy versus open cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 165: 466, 1993.
- BERCI, G.; MORGENSTERN, L.: Laparoscopic management of common bile duct stones. A multi - institutional SAGES study. *Surg. Endosc.* 8: 1168, 1994.
- BERCI, G.: Complications of laparoscopic cholecystectomy. *Surg. Endosc.* 12: 291, 1998.
- BERGUER, R.; RAB, G. T.; ABU-GHAIDA, H.; ALARCON, A.; CHUNG, J.: A comparison of surgeons posture during laparoscopic and open surgical procedures. *Surg. Endosc.* 11: 139, 1997.
- BIRKS, E.; TATE, J. J.; DOULEY, J. S.; DAVIDSON, B. R.: Occult. Biliary injury after laparoscopic cholecystectomy. *Br. J. Surg.* 81 (9), 1994.
- BORN, P.; NEUHAUS, H.: Possibilities of endoscopy in bile duct lesions. *Chirurg.* 65: 758, 1994.
- BRUHAT, A.M.: Citado, Evolución de la cirugía laparoscópica. P. Mouret. 13, Cirugía Laparoscópica, Ed. Pulso, 1993.
- CARROL, B. J.; BIRTH, M; PHILLIPS, E. H.: Common bile duct injuries during laparoscopic cholecystectomy that result in litigation. *Surg. Endosc.* 12: 310, 1998.
- CARTARC, M.; ZARACA, E; SCACCIA, M.; CARBONI, M.: Lost. Intraoperative stones after laparoscopic cholecystectomy: harmless sequels or reason for reoperation? *Surg. Laparosc. Endosc.* 3: 318, 1993.
- CASTELO, BICHA H.: Formação e treino em cirurgia laparoscópica – Soc. Port. Cirurgia-Monografias, 73, 1995.
- CASTELO, BICHA H.; RUIVO, A.; ALBUQUERQUE, J.; MARQUES, O. A. ; SANTOS, F.; ROCHA, A. ; MARQUES, J.; MARTINS, J.; SANTOS, C.M.: Colecistectomia laparoscópica, Incidentes e complicações. Análise de 300 casos operados. Soc. Port. Cirurgia-Monografias, 141, 1995.
- CHAMPAULT, G.: La Lithiase de la voie biliaire principale à l'heure de la chirurgie par laparoscopie. Quelle stratégie? *Ann. Chir.* 47: 592, 1993.
- CHAN, A .C.W.; CHUNG S.C.S.; YIM, A .P.C.; LAU, J.Y.W.; Ng, E.K.W.; LI, A. K.C.: Comparison of two-dimensional camera systems in laparoscopic surgery. *Surg. Endosc.* 11: 439, 1997.
- COLLET, D.; EDYEM, PÉRISSAT, J.: Conversions and complications of laparoscopic cholecystectomy. Results of a survey conducted by The French Society of Endoscopic Surgery and Interventional Radiology. *Surg. Endosc.* 7: 334, 1993.
- COLLET, D.: Laparoscopic cholecystectomy in 1994. Results of a prospective survey conducted by SFCERO on 4.624 cases. *Surg. Endosc.* 11: 56, 1997.
- COUINAUD, C.: Anatomie de l 'abdomen. Ed. G. Doin., Paris, 1963.
- COX, M. R WILSON T. G.; LUCK, A. J.: Laparoscopy cholecystectomy for acute cholecystitis. *Ann. Surg.* 218: 630, 1993.

CUSCHIERI, A.; BERCI, G; MC SHERRY: Laparoscopic Cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 159: 273, 1990.

CUSCHIERI, A.; DUBOIS, F.; MOUIEL, J.: The European experience with laparoscopic cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 161: 385, 1991.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Alguns aspectos anátomo-patológicos dos vasos linfáticos do ligamento hepáto-duodenal - sua relação com a ascite. Dissertação de Licenciatura, Fac. Med. Lisboa 1967.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; PINA, J. E.; MENDES, J. C.; FERREIRA, A. S.; O'NEILL, G.: Alguns aspectos angiográficos da vesícula biliar normal. *O Médico*, 1161: 483, 1973.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ESPERANÇA - PINA, J. A.; MENDES, C. J.; FERREIRA, A. S.; O'NEILL, G. J.: Alguns aspectos angiográficos da vesícula biliar. 1º Congresso Soc. Luso - Brasileira de Anatomia, 8º Congresso da Soc. Anatómica Espanhola, 23º Congresso da Soc. Anatomia Portuguesa, Porto, Julho, 1973.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Some Regional Angiographic aspects of the Biliar Gallbladder. XV Congresso da Soc. Anatómica Jugoslava. Rijeka, Jugoslávia, Setembro, 1973.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MENDES, C. J.: Aspects macros et microangiographiques arteriels de la vesicule biliare normal et lithiasique. 58 eme Congrès de l'Association des Anatomistes. Liège, Bélgica, Abril, 1974.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Aspectos angiográficos da Vesícula Biliar Humana Normal e Litiásica. Reunião Clínica Serviço 2, Medicina, Hospital dos Capuchos, Dezembro, 1974.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MENDES, J. C.: Arteriografia da Vesícula Biliar Humana e Litiásica. Estudos Microangiográficos. Reunião da Soc. Portuguesa de Gastroenterologia. Coimbra, Fevereiro, 1975. Reunião clínica Serviço 1, Cirurgia. Hospital do Desterro, Abril, 1975.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: À propos d'une Anomalie de la Vesicule Biliare Humane. Aspects anato-mo-cliniques. Étude arteriographique et microangiographique. Demonst. De 7 "posters". Arteriographie de la Vesicule Biliair Humane, Normal et Lithiasique. Etudes Microangiographiques. Journées Europeennes d'exploration des voies biliaires extra-hepáticas. Bordeaux, França, Setembro, 1975.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Litíase Biliar. Aspectos Arteriográficos e Microangiográficos da Vesícula Biliar Humana. Symposium sobre Ácido Quénico e Litíase Biliar. Lisboa, Outubro, 1975.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MENDES, J. C.: Aspectos arteriais macro e microangiográficos da vesícula biliar normal e litiásica. *Med. Universal* - 18 (5): 10, 1975.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Acerca de uma situação clínica resultante de uma anomalia da Via Biliar. Reunião Clínica do Serviço 2, Medicina, Hospital dos Capuchos, Fevereiro, 1976.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Estudo da circulação Linfática do Fígado no Ligamento Hepáto-Duodenal e sua relação com a Ascite. 11º Congresso Brasileiro de Anatomia e 2º Congresso Luso Brasileiro de Anatomia. Niterói - Rio de Janeiro - Brasil, Julho, 1976.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Estudos Microangiográficos da Vesícula Biliar na Litíase Experimental. 11º Congresso Brasileiro de Anatomia e 2º Congresso Luso Brasileiro de Anatomia. Niterói - Rio de Janeiro - Brasil. Julho, 1976.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Aspectos Microangiográficos da Vesícula Biliar do Cão e sua comparação com a Humana. 11º Congresso Brasileiro de Anatomia e 2º Congresso Luso Brasileiro. Niterói - Rio de Janeiro - Brasil. Julho, 1976.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ARAGÃO MORAIS, J. F.; RURIZ, M. L.; CASTRO, M. T.; RAMOS, E. P.: À cerca duma anomalia da vesícula biliar humana. Aspectos anatomo-clínicos. Estudo arteriográfico e microangiográfico. *Med. Universal*, 19(6): 9 - 18, 1976.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CASTRO, M. T.; MESSIAS, F.; RITTO, I.: Aspectos microangiográficos do Sistema Biliar Extra-Hepático do Cão. Algumas comparações com as Vias Biliares Humanas. 25ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa. Lisboa, Fevereiro, 1977.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MENDES, J. C.; MESSIAS, F.; JORGE, E.: Aspectos microangiográficos de situações inflamatórias agudas experimentais da Vesícula Biliar do Cão. 25ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa. Lisboa, Fevereiro, 1977.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Aspects microangiographiques du systeme biliaire Extra - Hepatique du Chien et quelques rapports avec les voies Biliaires Humanes. 4º Congresso Europeo de Anatomia. Basileia - Suíça, Agosto, 1977.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CASTRO, M. T.; MESSIAS, F. M. M. B.; RITO, I. M. C.: Aspectos microangiográficos do sistema biliar extra-hepático do cão. Algumas comparações com as vias biliares humanas. *Med. Universal*, 20 (6): 15 - 30, 1977.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MENDES, J. C.: Arteriographie de la vesicule biliaire humaine, normale et lithiasique. Études microangiographiques. *Ann. Chir.* 32 (5-6): 301 - 309, 1978.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; BAPTISTA, L.; BASTOS, C. J.: Estudos Histológicos e Microangiográficos da Vesícula Biliar do Cão em situações inflamatórias induzidas por cálculos biliares humanos e outros corpos estranhos. 26ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa. Lisboa, Março, 1978.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; OLIVEIRA, A. M.; MARTINS, M.: Morfologia da Junção Colédoco-Duodenal. 26ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa. Lisboa, Março, 1978.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Estudos Histológicos e Microangiográficos da Vesícula Biliar do Cão em situações inflamatórias induzidas por cálculos biliares humanos e outros corpos estranhos. IIª Reunião Anual de Gastroenterologia. Lisboa, Maio, 1978.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; BAPTISTA, L.; SILVA, J. S.: Alguns aspectos angiográficos do Sistema Biliar Principal Extra-Hepático Humano. III Congresso da Soc. Luso Brasileira de Anatomia, 28ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa, 1ª Reunião Portuguesa de Anatomia Comparativa. Funchal - Madeira, Julho, 1979.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; BAPTISTA, L.; CASTRO, M. T.: Contribuição para o Estudo Experimental das Anastomoses Colecisto-Entéricas. Valorização Micro

-Hemocirculatória. III Congresso da Soc. Luso Brasileira de Anatomia, 28ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa, 1ª Reunião Portuguesa de Anatomia Comparativa. Funchal - Madeira, Julho, 1979.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; BAPTISTA, L.: Conceitos actuais da Morfologia da Junção Colédoco-Duodenal. III Congresso da Soc. Luso Brasileira da anatomia, 28ª Reunião da Soc. Anatómica Portuguesa, 1ª Reunião Portuguesa de Anatomia Comparativa. Funchal - Madeira. Julho, 1979.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ARAGÃO MORAIS, J. F.; RURIZ, M. L.; CASTRO, M. T.; RAMOS, E. P.: A propos d'une anomalie de la vesicule biliaire humaine. Aspects anatomo-cliniques. Étude arteriographique et microangiographique. Ann. Chir. 33, 1.48 - 54, 1979.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; BAPTISTA, L.; CASTRO, M. T.: Contribuição para o estudo das anastomoses Bilio-Digestivas. Estudo Experimental. Seu valor micro-hemocirculatório. 4as Jornadas da Soc. Portuguesa de Cirurgia. Lisboa, Janeiro, 1980.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Reunião sobre Colecistites Agudas. Hospital Distrital de Torres Vedras. Maio, 1983.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; BAPTISTA, L.; CASTRO, M. T.: Contribution à l'étude des anastomoses bilio-digestives. Étude Experimentale. Sa valeur micro-hemocirculatoire. 67 ème Congrès de l'Association des Anatomistes. Rennes - França, Maio, 1984.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CALADO, L. A.; OLIVEIRA, A. M.: Morphologie de la Junction Choledoco-Duodenal. 67 ème Congrès de l'Association des Anatomistes. Rennes - França, Maio, 1984.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; BAPTISTA, L.; CASTRO, M. T.: Contribution à l'étude des anastomoses Bilio-Digestives. Étude Experimentale. 6º International Symposium on Morphological Sciences. Lisboa, Julho, 1984.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Morfologia do Sistema Esfincteriano de Oddi do Colédoco Terminal. 5º Congresso Luso-brasileiro de Anatomia. Coimbra, Julho, 1984.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Anatomia cirúrgica do Périneo Feminino e Meios de Fixação dos órgãos Génito-Urinários. 80ª Reunião da Soc. Portuguesa de Ginecologia. Lisboa, Março, 1987.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ARAÚJO, J. D.; CORREIA, R.; NOGUEIRA, A.; VASCONCELOS, P.; BANAZOL, N.; MORAIS, A. J. F.: Pancreatites Agudas. Avaliação etiológica e diagnóstica baseada em estudos clínicos prospectivos. Resultados Preliminares. 7º Congresso Nacional da Soc. Portuguesa de Cirurgia. Lisboa, Março, 1987.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CORREIA, R.; SANTOS, A. L.; MORAIS, J. F. A.: Dois casos raros de hemoperitoneu em situação de extrema urgência. 1as Jornadas Nacionais de Cirurgia de Urgência. -Lisboa, Maio, 1987.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ARAÚJO, J. D.; CORREIA, R.; NOGUEIRA, A.; VASCONCELOS, P.; BANAZOL, N.; MORAIS, J. F. A.: Pancreatites agudas, avaliação, opções terapêuticas e complicações baseadas em estudo clínico prospectivo. Resultados preliminares. 1as Jornadas Nacionais de Cirurgia de Urgência. Lisboa, Maio, 1987.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; BORGES, C.; MORAIS, J. F. A.: Casuística operatória dos traumatismos abdominais fechados na criança. 2as Jornadas Nacionais de Urgência. Lisboa, Junho, 1988.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; ARAÚJO, J. D.; NOGUEIRA, A.; VASCONCELOS, P.; MATOS, R.; BORGES, C.; MORAIS, J. F. A.: Colecistite Aguda. Análise dos casos operados por duas equipas da U. U. C. - Hospital S. José em três períodos diferentes. 3as Jornadas Nacionais de Cirurgia de Urgência. Lisboa, Junho, 1989.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CORREIA, R.; SANTOS, A. L.; MORAIS, J. F. A.: Deux cas d'hémoperitoine en situation d'extreme urgence. 9 Congrès International de Chirurgie d'Urgence. Strasbourg, Junho, 1989.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; BORGES, C.; ARAÚJO, J. D.; NOGUEIRA, A.; VASCONCELOS, P.; MORAIS, J. F. A.: Abordagem cirúrgica dos traumatismos hepáticos na criança na U. U. C. 4 as Jornadas Nacionais de Cirurgia de Urgência. Universidade Católica - Lisboa, Junho, 1990.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; VITORINO, C.; PAIXÃO, I.; MATOS, R.: Reintervenção cirúrgicas precoces em cirurgia digestiva nos últimos 10 anos no serviço 1 - Cirurgia - Hospital do Desterro. Sessão clínica do Hospital dos Capuchos. Desterro - Lisboa, Março, 1992.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MATOS, R.; VASCONCELOS, P.; SANTOS, C.; FERNANDES, M. F.; MORAIS, J. F. A.: Um caso complicado de Hidatidose Hepáto-Biliar. 12º Congresso Nacional de Cirurgia. Funchal - Madeira, Abril, 1992.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MATOS, R.; MORAIS, J. F. A.: Tumor pouco frequente da cavidade abdominal. 6as Jornadas Médicas. Hospital S. José - Hospital do Desterro, Julho, 1993.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MATOS, R.; SÁ, J. T.; FERREIRA COELHO, M. X.; MORAIS, J. F. A.: Primary cystic neoplasm of the pancreas. 6 th Joins Meeting of Surgeon and Gastroenterologists. Int. Gastro-Surgical Club. Bangkok - Tailândia, Dezembro, 1995.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; CASTRO, A. M.; PASCOALINHO, A.; SÁ, J. T.; MATOS, R.; FERREIRA COELHO, M. X.; MORAIS, J. F. A.: A experiência de Cirurgia Laparoscópica de uma equipa no Serviço 1 - Hospital do Desterro. 16º Congresso Nacional da Soc. Portuguesa de Cirurgia. Lisboa, Março, 1996.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; SÁ, J. T.; HAGATONG, J.; MATOS, R.; FERREIRA COELHO, M. X.; MORAIS, J. F. A.: Abcesso Hepático acompanhado de Colecistite Aguda. Poster. 16º Congresso Nacional da Soc. Portuguesa de Cirurgia. Lisboa, Março, 1996.

FERREIRA COELHO, J. M. M.; MATOS, R.; FERREIRA COELHO, M. X.; MORAIS, J. F. A.: Um caso de dismorfia hepática não detectada no decurso de colecistectomia por mini-laparotomia. Implicações pós operatória. Poster. 16º Congresso Nacional da Soc. Portuguesa de Cirurgia. Lisboa, Março, 1996.

FERREIRA COELHO, J. M. M.: Laparoscopic cholecystectomy. Acute cholecystitis. Video. 4th International Congress of the European Association for Endoscopic Surgery. Trondheim - Noruega, Julho, 1996.

- FERREIRA COELHO, J. M. M.: A critical analysis of the cystic artery and its branches. Arteriographic study. Entanglements with laparoscopic cholecystectomy. 6 th World Congress of Endoscopic Surgery (E.A.E.S.). Roma, Itália - Junho, 1998.
- FERREIRA COELHO, J. M. M.: Análise crítica da artéria cística. XI Jorn. Méd. Hosp. S. José -Desterro - Lisboa, Junho 1998.
- FERREIRA COELHO, J. M. M.: Análise crítica da artéria cística e dos seus ramos -Estudo arteriográfico -Implicações para colecistectomia laparoscópica.38ª Reun. A -Soc Anat. Port, Coimbra, Novembro 1998.
- FERREIRA COELHO, J. M. M.: Contribuição ao Estudo Micro-Circulatório Arterial do Sistema Biliar Extra-Hepático – Aspectos Anatômicos, Clínicos e Cirúrgicos., Dissertação de Doutoamento FML, Universidade de Lisboa, P.nº-136557/99, 1999.
- FERZLI, G.; KLOSS, D.: Laparoscopic cholecystectomy in both chronic and acute cholecystitis. *Contemp. Surg.* 40: 17, 1992.
- FISHER, J. E.: The Metabolic Response to Laparoscopic Cholecystectomy. *Ann. Surg.* 221; 211, 1995.
- FRAZEE, R.; ROBERTS, J.; SYMMONDS, R.; SNYDER, S.; HENDRICKS, J.; SMITH, R.; CUSTER, M.: What are the contraindications for laparoscopic cholecystectomy? *Am. J. Surg.* 164: 491, 1992.
- FRIED, G. M.; BARKUN, J. S.; SIGMAN, H. H.: Factors determining conversion to laparotomy in patients undergoing laparoscopic cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 167: 35, 1994.
- FRIED, G. M.; BARKUN, J. S.; SIGMAN, H. H.; JOSEPH, L.; CLAS, D.; GARZON, J.; HINCHEY, E. J.; MEAKINS, J. L.: Factors determining conversion to laparotomy in patients undergoing laparoscopic cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 167: 35, 1994.
- GADACZ, T.R.: U.S. Experience with laparoscopic cholecystectomy. *Am. J. Surg.* 165:450-454, 1993.
- GANEY, J. B.; JOHNSON, P. A.; PRILLAMAN, P. E.; MC SWAIN. G. R.: Cholecystectomy. Clinical experience with a large serie. *Am. J. Surg.* 151: 352, 1986.
- GARBER, S.M.; KORMAN J.M.; COSGROVE J.R.; COHEN J.R.: Early laparoscopic cholecystectomy for acute cholecystitis: *Surg. End. Ult. Int. Techn.* 11(4): 347, 1997.
- GLASER, F.; SANNWALD, G. A.; BUHR. H. J.: General stress response to conventional and laparoscopic cholecystectomy. *Ann. Surg.* 221: 372, 1995.
- GLENN, F.; CAMERON J.L.: Complications following operation on the biliary tract. : Hardy's (ed) complications in surgery na their management W.B. Saunder, Philadelphia, 512, 1981.
- GLERUP, H.; HEINDORE, H.; FLYVBJERG, A.; JENSEN, S. L.; VILSTRUP, H.: Elective laparoscopic cholecystectomy nearly abolishes the postoperative hepatic catabolic stress response. *Ann. Surg.* 221: 214, 1995.
- GRAHAM, S. M.; FLOWERS, J. L.; SCOTT, T. R.; BAILEY, R. M.; SCOVILL, W. A.; ZUCKER, K. A.; IMBENDO, A. L.: Laparoscopic cholecystectomy and common bile duct stones. *Ann. Surg.* 218: 61, 1993.

GROWLER (SSG-577); INTREPID SEA, AIR & SPACE MUSEUM, NewYork, USA, 1999, 2000, 2005, 2008,2010.

HOLLINSHEAD, W.: Anatomy for surgeons. A Hocber - Harper Book (New York), 1956.

HUTCHINSON, C. H.; TRAVERSO, L. W.; LEE, F. T.: Laparoscopic cholecystectomy do pre operative factors predict the need to convert to open? Surg. Endosc. 8: 875, 1994.

HYRTL, J.: Handbuch der topographischen anatomie. Vierja, 1853.

INTREPID SEA, AIR & SPACE MUSEUM, NewYork, USA, 1999, 2000, 2005, 2008,2010.

JARVINEN, H. J.; HASTBACKA, J.: Early cholecystectomy for acute cholecystitis. A prospective randomized study. Ann. Surg. 191: 501, 1980.

KUM, C. K.; GOH, P. M. Y.; ISAAC, J. R.: Laparoscopic cholecystectomy for acute cholecystitis. Br. J. Surg. 81: 1651, 1994.

LE QUESNE, L. P. In: SMITH, R.; SHERLOCK, S. (ed.) Surgery of the gallbladder and Bile Ducts, London, Butterworths 122, 1964.

LEE, V. S.; CHARI, R. S.; CUCHIARO, G.; MEYERS, W. C.: Complications of laparoscopic cholecystectomy. Am. J. Surg. 165: 527, 1993.

LORTAT - JACOB, J. L.; RICHARD, C. A.: Primières constatation sur l'endoscopie des voies biliaires. Arch. Mal. App. Dig. 40: 856, 1957.

LUNDSKROG, J.; BRANEMARK, P. J.; LIWDSTROM, J.: Biomicroscopic evaluation of microangiographic methods. "Adv. Microcirc." 1: 152, Ed. Kerger - Basel, N. Y. 1968.

MAC FADYEN, B. V.; LENZ, S.: The economic considerations in laparoscopic surgery. Surg. Endosc. 8: 748, 1994.

MAC FADYEN, B.V.; JR., VECCHIO, R.; RICARDO, A .E.; MATHIS, C.R.: Bile duct injury after laparoscopic cholecystectomy: The United States Experience. Surg. Endosc. 12: 315, 1998.

MACIEL, J.: Cirurgia Laparoscópica. Electrocirurgia: tipos, problemas, complicações. Soc. Port. Cirurgia-Monografias, 33, 1995.

MADSEN, M. R.; MORTENSEN, P. M.; HOVENDAL, C. P.: Laparoscopic ultra-sonography. A review and authors own experiences. Vgeskrift. For Laeger, 157 (5): 575, 1995.

MAINGOT, R.: Abdominal Operations. 7 th edn. Appleton - Cent. Crofts, New York, 1980.

MAISONNET, J.; COUDANE, R.: Anatomie clinique et operatoire, 1950.

MATSUMOTO, S.; OOSHIMA, R.; KOBAYASHI, K.; KAWABE, N.; SHIRAISHI, T.; MIZUNO, Y.; SUZUKI, H.; UMEMOTO, S.: A tactile sensor for laparoscopic cholecystectomy. Surg. Endosc. 11: 939, 1997.

MAU-LO CHUNG, LIU, C. L.; LAI, E. C. S.; FAN; WONG, J.: Early versus delayed laparoscopic cholecystectomy for treatment of acute cholecystitis. Ann. Surg. 223: 37, 1966.

MC KERNAN, J.B.: Origin of laparoscopic cholecystectomy in the U.S.A.: Personal experience. World J. Surg. 23, 332, 1999.

- MEYRS, W. C.; Club TSS: A prospective analysis of 1518 laparoscopic cholecystectomies. *New Eng. J. Med.* 324: 1073, 1991.
- MEYERS, W. C.: What's New in gastrointestinal and Hepato biliary surgery? *J. Am. Coll. Surg.* 182: 100, 1996.
- MILES, R. H.; CARBALLO, R. E.; PRINZ, R. A.: Laparoscopy. The preferred method of cholecystectomy in the morbidly obese. *Surg.* 112: 818, 1992.
- MILLER, R. E.; KIMMELSTIEL, F. M.: Laparoscopic cholecystectomy for acute cholecystitis. *Surg. Endosc.* 7: 296, 1993.
- MILLER, R. E.; KIMMELSTIEL, F. M.: Surgical laparoscopic experience during the first year on a teaching service. *Surg. Obstet. Gynec.* 175: 523, 1992.
- MONTEIRO PESSOA, M.C.J.: O espaço celioscópico. Bases anatómicas da cavidade abdominal aplicadas à cirurgia celioscópica. *Soc. Port. Cirurgia-Monografias*: 97, 1995.
- MOOLANG, T. F.; STELTER, W. J.: Laparoscopic cholecystectomy on unselected patients. *Minimally Invasive Surgery and New Technology*, St. Louis, Missouri, 119, 1994.
- MORENO, V. F.; CEBRIAN, J. F.; FERNANDEZ, I. C.: Laparoscopic cholecystectomy: Initial Experience and Results in 400 patients. *Minimally Invasive Surgery and New Technology*, St. Louis, Missouri, 123, 1994.
- MOURET, PHILIP: La cholecystectomie endoscopique a 4 ans. La coelio-chirurgie tient une solide tête de pont. *Lyon Chir.* 87(2):179,1991
- MUSGRAVE, STORY, Biographical Data, Lyndon B. Johnson Space Center, Houston, Texas 77058, January 1997.
- MUSGRAVE, STORY, - Key note speaker at SLS' 10th. International Congress and Endo Expo -2001, December 2001, Sheraton New York and Towers in New York, NY, USA.
- OLSEN, D.; ASBUN, H.; REDDICK, E.; SPAW, A.: Laparoscopic cholecystectomy for acute cholecystitis. *Probl. Gen. Surg.* 8: 426, 1991.
- ORLANDO III, R.; RUSSEL, J. C.; LYNCH, J.; MATTIE, A.: For the Connecticut Laparoscopic Cholecystectomy Registry (1993). Laparoscopic cholecystectomy. A statewide experience. *Arch. Surg.* 128: 494, 1993.
- PERISSAT, J.; COLLET, D.; EDYE, M.: Laparoscopic cholecystectomy: an analysis of 777 cases. *Baillieres Clin. Gastroenterol.* 6: 727, 1992.
- PERISSAT, J.: Laparoscopic cholecystectomy: the European experience. *Am. J. Surg.* 165:444, 1993.
- PERISSAT, J.: Laparoscopic cholecystomy, a treatment for gallstones: From idea to reality. *World J. Surg.* 23, 328, 1999.
- PETERS, J.; ELLISON, C.; INNES, J.; LISS, J.; NICHOLS, K.; LOMANO, J.; RUBY, S.; FRONT, M.; CAREY, L.: Safety and efficacy of laparoscopic cholecystectomy: A prospective analysis of 100 initial patients. *Ann. Surg.* 213: 3, 1991.
- PETERS, J. H.; KRAILADSIRI, W.; INCARBONE, R. BREMNER, C. G.; FROES, E.; IRELAND, A. P.; CROOKES, P. ORTEGA, A. E.; ANTHONY, G. A.; STAIN, S. A.: Reasons for

conversion from laparoscopic to open cholecystectomy in an urban teaching hospital. *Am. J. Surg.* 168: 555, 1994.

POIRIER, P.; CHARPY, A.: *Traité d'Anatomie humaine*, Masson e Cie. Ed. Paris, 1903.

PUESTOW, C. B.: *Surgical of the biliary tract, pancreas and spleen*. I vol. Year book Med. Publ. Chicago, 3<sup>a</sup> Ed. 1964.

PUESTOW, C. B.: *Anatomy and Physiology of the extra hepatic biliary tract. Surgery of the biliary tract, pancreas and spleen*. 4th. Ed. Year book Med. Publ. Chicago, 1970.

REDDICK, E. J.; OLSEN, D. O.: Laparoscopic laser cholecystectomy: a comparison with mini-lap. cholecystectomy. *Surg. End.* 3: 131, 1985.

ROCK, P.; BROWN, D.: *Anaesthetic considerations for Endoscopic Surgery. Current Techniques in Laparoscopy*. Philadelphia Current. Med. Ed. 1994.

ROCK, P.; BROWN, D.: *Anaesthetic considerations for Endoscopic Surgery. Current Techniques in Laparoscopy*. Philadelphia Current. Med. Ed. 1994.

ROUVIÈRE, H.: *Anatomie Humaine Descriptive et Topographique*, 9<sup>ème</sup> édition, révisée par G. GORDIER et A. DELMAS, 1962.

ROUX, M.; DEBRAY, C.; CANUET, R.; LAUMONIER, R.: *Pathologic chirurgical des voies biliaires extra-hépatiques*. I Vol. Masson et Cie. Ed. 1960.

SANABRIA, J. R.; GALLINGER, S.; CROXFORD, R.; STRASBERG, S. M.: Risk factors in elective laparoscopic cholecystectomy for conversion to open cholecystectomy. *J. Am. Coll. Surg.* 179: 696, 1994.

SANTORINI, J. D.: *Observationes anatomical Venetiis*, 1724.

SAPPEY, P. C.: *Traité d'Anatomie descriptive*, 3<sup>ème</sup> Ed. V. Adrien Delahaye et Cie. Libraires Editeurs, Paris, 713, 1876.

SAPPEY, M. P. C.: *Traité d'Anatomie descriptive*, Paris, Delahaye. Vol. 4; 272, 1889.

SARAIVA, C. A.: *Anatomia Cirúrgica das Vias Biliares. Principais anomalias*. Soc. Port. Cirurgia-Monografias, 107, 1995.

SAUNDERS - KIRKWOOD, K. D.; AIZEN, B.; THOMPSON, J. E.; ZINNER, M. J.; CATES, J. A.; BENNION, R.; GILL, J.; BOUDI, F.; ROSLYN, J. J.: Cholecystectomy. The impact of socioeconomic change. *Ann. Surg.* 215: 318, 1992.

SCHIPPERS, E.; ÖTTINGER, A. P.; ANURO, V. M.: Laparoscopic cholecystectomy: a minor trauma? *West. J. Surg.* 17: 539, 1993.

SOPER, N. J.; STOCKMANN, P.; DUNNEGAN, D.; ASHLEY, S.: Laparoscopic cholecystectomy. The new "gold standard"? *Arch. Surg.* 127: 917, 1992, discussion, 921, 1992.

SOPER, N. J.; BRUNT, L. M.; KERBEL, K.: Laparoscopic general surgery. *N. Engl. J. Med.* 330: 409, 1994.

SOUSA, CASTRO E F.: *Colecistectomia por via celioscópica. Indicações, contraindicações, técnicas, acidentes, complicações*. Soc. Port. Cir. Monografias, 121, 1995.

- SOUTHERN SURGEONS CLUB: A prospective analysis of 1518 laparoscopic cholecystectomies. *N. Eng. J. Med.* 324: 1073, 1991.
- STRAHM, P.; TOMPKINS, L.; YOUNES, R. P.: Laparoscopic cholecystectomy: a new technology cost analysis. *H. M. O. Practice*, 8: 84, 1994.
- STRASBERG, S. M.; HERTL, M.; SOPER, N. J.: An analysis of the problem of biliary injury during laparoscopic cholecystectomy. *J. Am. Coll. Surg.* 180: 101, 1995.
- STRYKER, S. J.; BEAL, J. M.: Acute cholecystitis and common duct calculi. *Arch. Surg.* 118: 1063, 1983.
- SUC, B.; FONTES DISLAIRE, I.; FORTANIER, G.; ESCAT: 3.606 cholécystectomies sous coelioscopie. *Registre de la Société Française de Chirurgie Digestive. Ann. Chir.* 46: 219, 1992.
- SWEET, J. E.: The gallbladder. It's Past, Present, and Future. *Internat. Clin.* 34, 1: 187, 1924.
- SZABO, Z.; BERCI, G.: Extra corporeal and intra corporeal knotting and suturing techniques. In *laparoscopic cholecystectomy and surgical endoscopy. Gastroint. Clin. North Am.* 3: 367, 1993.
- TEIXEIRA, ARAÚJO: *Cirurgia Laparoscópica. Perspectivas actuais. Soc. Port. Cirurgia-Monografias*, 15, 1995.
- TESTUT, L.: *Traité d'Anatomie humaine. T. 4, 9<sup>ème</sup> édition. Ed. G. Doin et Cie. Paris*, 1949.
- THACKER, J. G.; RODEHEAVER, G.; MOORE, J. W.: Mechanical performance of surgical sutures. *Am. J. Surg.* 130: 374, 1975.
- THACKER, J. G.; RODEHEAVER, G.; KURTE: Mechanical performance of sutures in surgery. *Am. J. Surg.* 133: 713, 1977.
- THOMAS, C. G. Jr.; WOMACK, N. A.: Acute cholecystitis its pathogenesis and repair. *Arch. Surg.* 64, 590, 1952.
- THORBJARNARSON, B.: *Surgery of the biliary tract. Saunders, Philadelphia*, 1975.
- THOREK, P.: *Anatomy in Surgery. Ed. Philadelphia, J. B. Lippincott Company*, 1951.
- THORELL, A.; NYGREN, J.; ESSEN, P.: The metabolic response to cholecystectomy: open vs. Laparoscopic surgery. *Clin. Nutr.* 12: 1, 1993.
- TRIMBOS, J. B.: Security of various knots comm only used in surgical practice. *Obst. Gynec.* 64: 274, 1980.
- TRONDSSEN, E.; RUUD, T. E.; NILSEN, B. H.: Complications during the introduction of laparoscopic cholecystectomy in Norway. A prospective multicentre study in seven hospitals. *Eur. J. Surj.* 160: 145, 1994.
- UNGER, S. W.; ROSENBAUM, G.; UNGER, H. M.; EDELMAN, D. S.: A comparison of laparoscopic and open treatment of acute cholecystitis. *Surg. Endosc.* 7: 408, 1993.
- UNITED STATES ARMED FORCES INSTITUTE OF PATHOLOGY: *Manual of Histologic and special staining technics. Washington. D. C. Armed Forces Institute of Pathology, 1957 (pp - 66-68).*

- VITALE, C. R.; COLLET, D.; LARSON, G. M.; MILLER, F. B.; PERISSAT, J.: Interruption of Professional and home activity after laparoscopic cholecystectomy among French and American patients. *Am. J. Surg.* 161: 396, 1991.
- VOYLES, C. R.; BERCH, B. R.: Selection criteria for laparoscopic cholecystectomy in an ambulatory care setting. *Surg. Endosc.* 11: 1145, 1997.
- WALMSEY, T.: *a Manual of Practical Anatomy.* 2<sup>a</sup> ed. Longmans, 244. London, 1948.
- WEDGWOOD, K. R.; NICHOLSON, A. T.; TAYLOR, A. D.; ROYSTON, C. M. S.: Postoperative Investigations for Laparoscopic Cholecystectomy. *Minimally Invasive Surgery and New Technology* St. Louis, Missouri, 109: 1994.
- WIEBKE, E. A.; PRUITT, A. L.; HOWARD, T. J.; JACOBSON, L. E.; BROADIE, T. A.; GOULET, R. J.; CANAL, D. F.: Conversion of Laparoscopic to open cholecystectomy. An analysis of risk factors. *Surg. Endosc.* 10: 742, 1996.
- WIESEN, S. M.; UNGER, S. W.; BARKIN, J. S.: Laparoscopic cholecystectomy: The procedure of choice for acute cholecystitis. *Am. J. Gastroent.* 88: 334, 1993.
- WILLIAMS, L. F. Jr; CHAPMAN, W. C.; BONAUI, R. A.: Comparison of laparoscopic cholecystectomy with open cholecystectomy in a single center. *Am. J. Surg.* 165: 459, 1993.
- WILSON, R. G.; MACINTYRE, I. M. C.; NIXON, S. J.: Laparoscopic cholecystectomy as a safe and effective treatment for severe acute cholecystitis. *B. M. J.* 305: 394, 1992.
- YVERGNEAUX, J. P.; KINT, M.; KUPPENS, E.: Pitfalls in laparoscopic cholecystectomy. *Acta Chir. Belg.* 94 (3): 123, 1994.
- ZUCKER, K. A.; BAILEY, R. W.; GADALZ, T. R.; IMBEMBO, A. L.: Laparoscopic guided cholecystectomy: a plea for cautions enthusiasm. *Am. J. Surg.* 161: 36, 1991.

# PORTUGAL – MARROCOS

## UMA PARCERIA ESTRATÉGICA

Comunicação apresentada pelo embaixador  
João Rosa Lã, em 19 de Junho

### 1. Advertência

Ao iniciar a preparação desta Comunicação, verifiquei que uma intervenção que fiz, há mais de seis anos, na Sociedade de Geografia, tinha um título parecido ao escolhido para as minhas reflexões de hoje. Quero, por isso mesmo, esclarecer que irei tratar o tema das relações luso-marroquinas numa perspectiva diferente da que fiz naquela altura, não só porque, entretanto, já a situação política, social e económica dos dois países evoluiu, em alguns aspectos de uma forma decisiva, como o quadro internacional em que nos movemos se alterou substancialmente, modificando alguns dos parâmetros que, até agora, nos têm servido de referência.

Natural será, no entanto, que haja algumas coincidências e mesmo repetições do que, então, disse, o que só provará que há certos factores geopolíticos e estratégicos da cena internacional que não mudam e que nos ajudam a situar e a compreender a realidade, numa perspectiva a longo prazo, que é a histórica.

Estão, desde logo, nessa situação, os factores incontornáveis da nossa situação geográfica, da forte herança genética, cultural e histórica que ligam os nossos dois povos, bem como dos imensos e complexos desafios e problemas que ambos os países enfrentam hoje.

### 2. Portugal e Marrocos, uma História partilhada e um Presente activo

A) Sendo vizinhos, muitas vezes marginalizamos o facto de Marrocos ser, com a Espanha, um dos dois países que, connosco, partilha fronteiras marítimas. Quer no contexto das relações atlânticas, quer numa perspectiva euro-mediterrânica, torna-se Marrocos um parceiro indispensável do nosso País. Foi por Marrocos que iniciámos a nossa aventura histórica da expansão pelo mundo, que nos individualizou como entidade peninsular autónoma e consolidou, irreversivelmente, a nossa soberania. Foi, ainda, em Marrocos, que perdemos a independência, deixando que os Reis de Espanha tomassem, por uma vez, a condução dos nossos destinos. Não podemos, nem devemos ignorar, também, a importância de que se revestem para Portugal, pela sua proximidade geográfica, as fronteiras de Marrocos, não só as da sua costa do norte mas e sobretudo as do seu flanco sul, passagem obrigatória de importante parte das ameaças que hoje pendem sobre Portugal.

Igualmente, salta à vista que a nossa matriz cultural foi fortemente influenciada pela civilização árabe-muçulmana, que se instalou, com todo o seu brilho, no sul da Península Ibérica, assim como partilhámos com as populações do norte de África ocidental uma herança genética comum, tal como os últimos estudos da especialidade tem vindo a provar. A este respeito, gostaria de referir as interessantes teses do historiador Cláudio Torres, que tem dedicado parte dos seus estudos à influência árabe em Portugal, segundo as quais não terá havido propriamente invasões maciças de populações árabes na península, sobretudo, no que é hoje, a parte portuguesa do El-Andaluz, mas, tão-somente, uma forte aculturação das populações autóctones dos valores e conceitos de uma civilização muito superior à, então, existente, naquele território e que chegou com os conquistadores árabes. Este facto, talvez, ajude a compreender melhor as razões de carácter demográfico e cultural pelas quais os exércitos do império otomano, responsável e defensor dos valores do Islão e dos lugares santos, nunca conseguiram conquistar e, muito menos instalar-se, na parte mais ocidental do Magrebe. Aliás, estará, nesta questão da luta contra a influência política otomana, uma das razões pelas quais o sultão de Marraquexe, de origem berbere, Abu Abdallah Mohammed Saadi, pediu o apoio a D. Sebastião para lutar contra o Sultão de Fez, formado e fortemente apoiado por Istambul, Abdel Malik, naquela que ficou conhecida pela “Batalha dos Três Reis”, em Alcácer Quibir e de que resultou a morte dos três soberanos e a perda da nossa independência. Já, nessa altura, era visível o interesse português na situação política interna de Marrocos. Será este o primeiro momento importante de uma cumplicidade que, acabada a presença portuguesa no território marroquino com a saída dos últimos habitantes da fortaleza de Mazagão, se iria consolidar, com a assinatura do Tratado de Paz com Marrocos, em 1774.

Se as relações entre Portugal e Marrocos foram inicialmente marcadas por um grande antagonismo devido à política portuguesa de ocupação de praças-fortes, localizadas ao longo da costa, para garantir a segurança do tráfego marítimo para o sul de África e Índia, já depois de 1774, há inúmeros exemplos de gestos de boa vizinhança e amizade entre as autoridades dos dois países, com a troca de Missões e enviados diplomáticos entre as duas cortes.

No início do século XX, a corrida das potências coloniais europeias à tutela de Marrocos deixou Portugal de fora, o que afastou o nosso país da lista das suas potências colonizadoras, França e Espanha, conferindo-nos, como vizinho, um estatuto de simpatia e aproximação afectiva que constitui, hoje, uma enorme mais-valia no quadro das relações externas de Marrocos. É curiosa a atitude francesa em relação à existência de vestígios históricos portugueses em Marrocos, pois, desejando acentuar a presença histórica europeia no país, e na falta de sinais franceses, tratou de pôr em realce os que deixamos, durante a nossa permanência na costa marroquina. Para isso, o General Liautey promoveu o restauro das principais fortalezas portuguesas e incentivou o estudo da presença dos portugueses em Marrocos.

Já depois da independência em 1956, este país passou a representar um papel importante para os adversários do Estado Novo, dando guarida e algum apoio humanitário aos refugiados políticos portugueses, que procuravam escapar à polícia política,

servindo mesmo de retaguarda a alguns actos de contestação promovidos pela oposição ao regime. Foi ali que figuras como o general Humberto Delgado e o comandante Henrique Galvão encontraram refúgio após terem sido considerados *personae non gratae* por Salazar. Também os Movimentos de Libertação dos territórios africanos sob domínio português encontraram em Marrocos um local de apoio e ajuda para a sua luta, tendo vivido, ali, alguns dos principais responsáveis daqueles grupos, como Amílcar Cabral e Miguel Trovoada. Foi, aliás em Casablanca, que no início do reinado de Hassan II, em Maio de 1961, se realizou a célebre Conferência com o nome daquela cidade em que pela primeira vez se reuniram os MLCP (Movimentos de libertação das colónias portuguesas) e donde estes saíram unidos na sua luta pela independência.

Apesar de permitir toda esta actividade contra o regime de Lisboa e das resoluções, tomadas pela OUA, para isolar o nosso País da comunidade internacional, cortando relações diplomáticas com Portugal e marginalizando-o nas reuniões multilaterais, Marrocos sempre se recusou a tomar medidas radicais contra Lisboa, constituindo o único país do norte de África que manteve inalterável o nível no seu relacionamento formal com o nosso país. As nossas relações só vieram a ser cortadas, quando, não podendo resistir mais às pressões da OUA, Hassan II reconheceu a República da Guiné Bissau e o governo de Marcelo Caetano retirou o nosso Embaixador de Rabat. Este, diga-se, nunca foi incomodado pelas autoridades marroquinas e, pela sua longevidade no posto e no respeito dos usos protocolares, foi aceite como decano do Corpo Diplomático naquela capital.

Quando, já depois do 25 de Abril, restabelecemos as relações diplomáticas com Marrocos, um dos primeiros gestos do novo governo provisório português, em matéria de política externa, foi o de enviar uma mensagem a Hassan II, por ocasião da Cimeira da Liga Árabe, que se reuniu na capital marroquina. Solicitávamos, então, o apoio do Rei para o reconhecimento do novo regime por parte dos países que integravam aquela Organização e para que fosse posto termo, de imediato, à marginalização internacional a que o nosso País tinha estado submetido.

Eu próprio tive ocasião de ouvir, da boca do soberano, palavras de grande consideração e, mesmo, de admiração pelo nosso País, mostrando-se um fino conhecedor da nossa História, e o que é mais notável, dos valores e das perspectivas que nos identificavam, não como poder colonial, mas como nação colonizadora e de miscigenação, que nos diferenciava dos restantes países europeus. Mostrando-se consciente das dificuldades por que iríamos passar, quer por motivos políticos, quer por razões económicas, Hassan II esforçou-se por ajudar os empresários portugueses a ganharem importantes contractos públicos em Marrocos, minorando, de alguma forma, os problemas que o país enfrentou nos primeiros anos de democracia. É evidente que, por de trás desta política do monarca, estava o desejo em contrariar, de alguma forma, o excesso de peso e influência dos interesses franceses na economia do seu país, mas, a sua disponibilidade para com as empresas portuguesas, permitiu a estas iniciar um processo de internacionalização, que as ajudaria, a muitas delas, a sobreviver ao difícil período por que passaram. Lembro, a título de exemplo, as Construções Técnicas, com a construção da Cimenteira de Oudja, a maior do norte de África à época; a Sepsa, fornecedora das estruturas metálicas da refinaria de

Mohammedia; a Hidrotécnica com diversos estudos e contractos significativos, dos quais destaco a importante barragem de Mjid, perto de Fez; a Sorefame e tantas outras. Este é o melhor indicador que desde há muito tempo a diplomacia portuguesa se preocupa com a chamada “diplomacia económica”, hoje tão falada e anunciada, como se a História começasse sempre connosco...

**B)** Foi já com a estabilização política interna portuguesa, com os governos de Cavaco Silva, que se deu um novo salto qualitativo importante na gestão política das nossas relações com Marrocos. Pode mesmo considerar-se que, depois do Tratado de 1774, o passo mais relevante nas nossas relações, foi dado com a assinatura do Tratado de Boa Vizinhança e Amizade e Cooperação em 30 de Maio de 1994. Por este Tratado foi estabelecido um quadro coerente de consultas permanentes bilaterais, incluindo uma reunião anual a nível de chefes de governo, uma outra entre os ministros dos Negócios Estrangeiros e consultas técnicas entre diversos membros dos governos.

As várias cimeiras para além de constituírem ocasiões para reforçar o diálogo político, têm permitido fazer balanços periódicos da cooperação bilateral nos vários domínios sectoriais, tendo contribuído, igualmente, para a criação de um cada vez mais denso quadro jurídico na relação entre os dois países.

Já se realizaram 11 cimeiras durante as quais foi possível cobrir praticamente todos os sectores e actividades susceptíveis de contribuir para um significativo reforço das relações políticas, designadamente, nos campos da Defesa, da Segurança e Interior, da Justiça e dos Assuntos Consulares, bem como nas económicas, financeiras, comerciais, turísticas, energia, educação, culturais, informação, etc. Para apoio financeiro às actividades das empresas portuguesas em Marrocos, principalmente no sector das infra-estruturas, foi aberta uma linha de crédito, em 2005, que se iniciou com um montante de 100 milhões de euros, mas que, no ano seguinte, foi imediatamente aumentada para os 200 milhões em face do êxito da sua utilização. Na X Cimeira, em 2008, foi decidido aumentá-la em mais 200 milhões de euros, no valor total de 400 milhões, mas com a grave crise económica que, entretanto, surgiu na Europa e em especial no nosso país, a queda dos projectos em Marrocos, por um lado, e a situação financeira das empresas portuguesas, por outro, a utilização dessa linha caiu abruptamente. Quer em Portugal, quer em Marrocos, os últimos dois anos foram, ainda que por razões diferentes, de um certo compasso de espera, pelo que será de prever que a vida económica do país retome os níveis previstos de investimentos e se voltem a abrir os mercados, sobretudo o das infra-estruturas e obras públicas às empresas portuguesas. Em termos comerciais, o mercado de Marrocos representa mais de metade do total das nossas exportações para os países árabes e tem a particularidade de não estar dependente de um ou dois produtos, mas antes abrange uma vasta gama de artigos e serviços, vão desde veículos automóveis e respectivas peças, produtos siderúrgicos (aço), máquinas eléctricas, papel, caldeiras, produtos em madeira, etc. Desde 2009, ano em que, devido à crise, houve uma retracção das exportações, as nossas vendas para aquele país têm evoluído a uma taxa impressionante, com um aumento de cerca de 40% em 2010, de 28% em 2011, tendo atingido, no primeiro trimestre deste

ano, um crescimento de 54%. De menos de 180 milhões de euros em 2006, as nossas exportações atingiram mais de 387 milhões (ou seja, mais do dobro) em 2011. Por seu turno, as importações de Marrocos têm vindo a diminuir, de acordo, aliás, com o comportamento das aquisições portuguesas ao resto do mundo.

Nos primeiros anos deste século, a atracção dos capitais portugueses por Marrocos e o seu processo de desenvolvimento, nomeadamente, o das privatizações das grandes empresas públicas foi grande, tendo Portugal sido, por um momento, o maior investidor naquele país vizinho. A PT com a criação da Meditel, em conjunto com a Telefónica, a Cimpor com a Asment de Temara, os Adubos de Portugal com a Fertima, a Sovena no sector da olivicultura, a Frulactea na agro-alimentar, importantes empresas do sector da indústria automóvel, como a Sunviauto, etc., foram alguns dos principais exemplos desta nova avançada para Marrocos, que infelizmente, não foi duradoura. Com o sucesso da maioria destes investimentos e a aproximação de dificuldades em Portugal, grande parte destas empresas foram entretanto vendidas, certamente com vantagens financeiras para os investidores, mas com prejuízo evidente para a afirmação de Portugal naquele país e para a própria internacionalização da nossa economia. A título de exemplo, caberá aqui referir que, nos primeiros anos da abertura da zona franca de Tanger, mais de 15 empresas portuguesas se instalaram ali, abrindo boas perspectivas para a sua participação nos três grandes investimentos estruturais que Marrocos está a levar a cabo presentemente. A futura maior fábrica de automóveis do mundo da Renault-Nissan, o grande Porto de águas profundas de Tanger Med e o TGV que ligará futuramente Tanger a Casablanca e depois a Marraquexe. Neste momento, verifica-se uma diminuição do número dessas empresas e, apesar das missões empresariais já organizadas e dos esforços para atrair empresas nacionais eventualmente interessadas nestas oportunidades, não me consta que nem uma só se tenha ultimamente ido instalar na ZFT.

Dado o retrocesso a que me referi, torna-se indispensável que no campo das relações económicas seja feito um esforço especial para relançar a nossa presença nos mercados marroquinos, sobretudo explorando novas oportunidades em sectores até agora pouco tratados, tais como o muito falado, mas pouco aproveitado, campo das energias renováveis, o das tecnologias de informação, o dos novos materiais de construção sustentáveis e amigos do eco sistema, o dos novos produtos biotecnológicos, a moderna distribuição de produtos etc.

Também no campo da cooperação científica e cultural há, ainda muito a fazer, apesar dos desenvolvimentos positivos a que temos ultimamente assistido, como o financiamento de linhas de investigação científica entre cientistas dos dois países, no quadro da actividade da Fundação para a Ciência e Tecnologia, a abertura de uma licenciatura de estudos portugueses na Universidade Mohammed V de Rabat, da criação de cursos de língua portuguesa em escolas secundárias marroquinas, etc. A futura cooperação em matéria de nanotecnologia, de biotecnologia marítima, de investigação sobre novas energias, etc. tornam-se oportunidades que não deveremos desperdiçar. Também na área do património há trabalho a realizar, para concretizar o acordo recentemente celebrado para estudo e inventário do património histórico luso-marroquino construído, documental e

imaterial. Infelizmente as actuais condições financeiras não apontam para melhores tempos, estando nós a assistir, infelizmente, à ruína e desaparecimento de alguns dos monumentos mais significativos da presença portuguesa naquele país. Seria este, também, um sector que poderia contribuir para aplicarmos, com proveito e utilidade, recursos humanos nacionais altamente preparados e que estão desaproveitados ou desempregados.

Igualmente a cooperação em matéria de formação profissional em sectores importantes, como o do turismo, ou o da indústria da cortiça, etc., se reveste, em meu entender, de grande utilidade para o relançamento das nossas relações e da nossa própria economia, designadamente no combate ao desemprego de quadros superiores, de que Marrocos necessita, para o processo de crescimento acelerado em que actualmente se encontra.

Passando para áreas de carácter mais político, também a cooperação nos domínios da Segurança e Defesa, dos Assuntos Internos, da Justiça e do Ordenamento do Território, apresentará grandes potencialidades e onde, apesar do que já foi feito, se poderá fazer mais e melhor. Relembro que Marrocos se encontra a realizar um grande esforço militar devido à situação no Sahara Ocidental, constituindo nas áreas dos equipamentos e da logística, nomeadamente na da manutenção de material, um interessante cliente. Embora já tenhamos vários Acordos celebrados e uma antiga cooperação entre as nossas Forças Armadas, que mantêm uma Comissão Mista anual activa, será desejável e, mesmo conveniente, aprofundar muito mais essas relações, desde que haja vontade política e espírito empreendedor. Estando aquele País num processo de modernização da sua Marinha de Guerra, há já algum tempo, é difícil compreender a razão pela qual não temos conseguido sucesso nas diligências feitas para vender os nossos equipamentos. O mesmo se passa com os contractos de manutenção de aviões, que já assumiram alguma importância para as nossas Oficinas, mas que hoje não são mais do que recordações, nem sempre boas para a nossa imagem...

Pretendi, de forma breve, simples e resumida, referir aquilo que, de alguma maneira, poderia consistir num reforço da cooperação entre os dois países, neste quadro de incerteza e crise que atravessamos, apontando vias concretas, a nível bilateral, para, sem grandes despesas e dificuldades maiores, contribuir para ajudar a solucionar alguns dos nossos problemas económicos e sociais, a partir da existência de um relacionamento excepcional com Marrocos, para o qual as autoridades políticas dos dois países têm, desde há muito tempo, vindo a trabalhar com evidente sucesso.

### **3. Uma perspectiva regional, os desafios comuns e as respostas necessárias**

A) Se historicamente a resposta aos desafios, que se nos colocavam nas relações com Marrocos, passavam por um quadro bilateral baseado, sobretudo, numa relação de forças, hoje, a nossa capacidade de manobra alterou-se substancialmente, com a criação de espaços colectivos de decisão, tais como a União Europeia e a NATO. Assim, o paradigma deste novo relacionamento, para além dos aspectos próprios e específicos de natureza bilateral, evoluiu substancialmente, constituindo um quadro bastante mais amplo de intervenção e com outra capacidade de influência.

No âmbito da UE, para além do natural potencial comercial, económico e financeiro que representa o mercado europeu, existe um moribundo processo de Barcelona, agora adaptado a uma comatosa União para o Mediterrâneo, (de destacar, por oposição, a criação do espaço informal dos 5+5, que tem sido um exemplo de cooperação regional). É particularmente importante a nova Política Europeia de Vizinhança, que visa contribuir para apoiar os países terceiros vizinhos que mais se esforçam e desejam uma relação mais adulta e consistente com a União. Daí a atribuição do “Estatuto Avançado” a Marrocos, o que representa um importante salto qualitativo nesse relacionamento. Também no quadro da NATO, esta organização vem procurando ancorar o seu processo de ligação com o flanco Sul do Mediterrâneo através do Diálogo Mediterrânico.

**B)** É neste novo contexto que teremos de enquadrar a resposta colectiva da Europa, em geral, e de Portugal, em particular, aos desafios que se abrem na região, nomeadamente as consequências do processo das primaveras árabes, que modificaram radicalmente a situação política interna nos países do norte de África (com excepção da Argélia, por agora, e, em menor grau, em Marrocos) e às ameaças que surgem cada vez mais visíveis da zona do Sahel, em matéria de segurança, terrorismo, crime organizado, tráfico de drogas, de pessoas e de armas que podem vir a alterar os difíceis e complexos equilíbrios ali existentes e a estabilidade da zona.

Marrocos assume, neste particular, um relevante papel de barreira contra as referidas ameaças, que põem em risco a segurança e estabilidade do flanco sul da Europa.

Reveste-se, por isso, de importância decisiva a atitude da Europa face às profundas mudanças políticas que estão a ocorrer no Norte de África, procurando ajudar a criar condições para que o caos e a desordem social não venham substituir os regimes de força que governaram, nos últimos anos, aqueles países e possibilitar uma desejável evolução democrática das respectivas sociedades. É, por isso, que o exemplo que está a ser dado por Marrocos neste processo “*sui generis*”, ganha uma dimensão especial, mostrando que, num país islâmico, conservando os seus valores fundamentais, é possível a instalação de um regime democrático, no respeito dos Direitos Humanos e com a promoção do desenvolvimento económico e social. As reformas iniciadas pelo rei Mohammed VI, no sentido de transformar a monarquia executiva numa monarquia constitucional, a aprovação por referendo de uma nova constituição mais democrática e defensora dos direitos do Homem, a reforma da justiça e a opção por um sistema de forte autonomia regional, aliada à firme opção por uma economia de mercado e uma ligação privilegiada à Europa, são elementos estruturantes para a criação de um estado muçulmano, exemplo de boas práticas democráticas, que deve ser seguido e apoiado, com atenção e empenho, pela União Europeia.

A Europa assume, assim, grandes responsabilidades no sucesso ou falhanço deste processo singular de evolução pacífica e democrática do regime. Revestir-se-á de uma importância decisiva, por isso, a forma como a União responder aos desafios e às necessidades levantadas pelo novo executivo marroquino. Estando em curso algumas negociações de primeira importância para este país, como o acordo agrícola, o acordo da

liberalização do comércio e serviços, a concretização do Estatuto Avançado, o novo plano de acção para os próximos 5 anos, com o respectivo envelope financeiro e o acordo de readmissão e mobilidade de pessoas, torna-se fundamental mostrar que está disposta a apoiar esta nova etapa, não dificultando a tarefa das novas autoridades de Rabat. Do que se tem visto até agora, as perspectivas não são optimistas, pois desde a recusa em prorrogar o acordo de pesca, às dificuldades que estão a surgir quanto às negociações comerciais e ao esvaziamento do conceito do Estatuto Avançado, nada parece estar a correr de forma a que Rabat sinta o apoio europeu. Creio que esta posição não terá a ver com as mudanças em Marrocos, mas será importante que a Europa mostre estar disposta a flexibilizar a sua posição face àquele país.. Até por uma questão da sua própria credibilidade, pois já se começa a pôr em causa a capacidade de ela própria já não estar em condições de, simplesmente, cumprir os seus compromissos.

Caberá a Portugal, creio, um papel importante de defesa, dentro da U.E., de uma política que vá ao encontro das necessidades marroquinas, de forma a não ficarmos marginalizados nas discussões sobre a região, sermos percebidos, pelos nossos parceiros, como uma mais-valia nas relações com o Norte de África e, sobretudo, defendermos os que são os nossos interesses imediatos, como país do sul e mediterrânico. O que não fará muito sentido é votarmos, por exemplo, no BEI, com a Alemanha e países do norte, contra investimentos em projectos estruturantes em Marrocos, só por razões de oportunismo financeiro ou de falta de visão estratégica.

C) O outro desafio maior que enfrentamos colectivamente é, como já referi atrás, o crescente perigo de desestabilização de toda a área do norte de África e, por consequência, do flanco sul da Europa, devido à complexa e perigosa situação que se vive no Sahel, sobretudo, depois da instalação, ali, das bases do movimento terrorista AQMI, o ramo magrebino da Al-Qaeda. É a partir destas que aquele movimento desencadeia os seus actos terroristas e dá treino aos seus elementos. Esta é a zona que, neste momento, mais preocupa Marrocos, pelo facto de constituir o centro de onde partem as principais ameaças à segurança do país e à salvaguarda da estabilidade e tranquilidade das suas populações. O facto de essa área estar a ser utilizada pelos traficantes de armas (aparentemente com ligações à Frente Polisário), de drogas (que ajudam a financiar as redes terroristas da AQMI), de pessoas (que contribuem para a desestabilização social e de segurança de Marrocos, que se vê a braços com o flagelo da emigração clandestina subsaariana), transformaram esta zona num dos principais focos do crime e da insegurança mundiais. Infelizmente, as divergências entre Rabat e Argel têm impedido uma eficaz cooperação, no sentido de uma abordagem comum na luta contra o crime e o terrorismo.

Também os recentes acontecimentos na Líbia, vieram tornar mais explosiva a situação, uma vez que há indicações seguras que, não só os Tuaregues, que serviam no exército líbio, ao tempo de Kadhafi, se deslocaram para o Mali, como uma parte importante do material bélico sofisticado que existia naquele país, terá sido desviado para os campos terroristas, aumentando, seriamente, o seu potencial militar. Toda a região sahel-sahariana, que sofre de uma instabilidade política crónica, com sérios conflitos étnicos e tribais, viu

agravada a sua situação, pelos recentes golpes de estado no Chade, no Níger e no Mali, tendo resultado, deste último, um estado tuaregue fantasma e pseudo-independente. Também a situação, cada vez mais vulnerável, da Mauritânia, incapaz de salvaguardar a segurança das suas fronteiras, tem vindo a criar preocupações a Rabat e a dar-lhe argumentos para ligar a Polisário aos movimentos radicais e de traficantes, e deste modo relacionando a questão do Sahara Ocidental com a defesa da segurança da região e, por isso, relevando do directo interesse europeu.

Acresce a toda esta situação de sério risco de desestabilização política e militar da área, o facto de estarmos fortemente dependentes das fontes energéticas do Norte de África, as quais são fundamentais para uma política de diversificação dos nossos abastecimentos. Seria da maior gravidade virmos a sofrer rupturas no fornecimento de matérias-primas energéticas, dada a enorme vulnerabilidade em que, nesta matéria, nos encontramos.

**D)** Finalmente, uma referência a outro factor de preocupação maior para a estabilidade da região, que é questão do Sahara Ocidental, que, embora constituindo um conflito de baixa intensidade, é potencialmente muito perigoso e tem impedido uma desejável integração político-económica social do Magrebe. Esta integração é considerada indispensável para que a região usufrua de um desenvolvimento económico estável e proporcione uma zona de paz e de prosperidade. A não existência de integração regional custa, aos países da área, pelo menos 1,5% do respectivo PIB e impede que as suas posições sejam apresentadas e defendidas, no campo internacional, a uma só voz e com a devida eficácia.

Questão considerada vital para Marrocos, e estratégica para Argel, desde 1975 divide de, forma, até agora, insuperável, os dois países vizinhos magrebinos.

Após 35 anos de confrontos e outros quase tantos de negociações mediadas pela ONU, as partes têm-se mantido irredutíveis. Marrocos propõe a aplicação do seu plano de autonomia alargada para o Sahara e Argel e a Polisário insistem na celebração de um referendo sobre independência. Sucodem-se os Enviados Pessoais do Secretário-geral da ONU, as reuniões formais e informais, mas o facto é que não há qualquer sinal de flexibilidade das duas partes.

Para Portugal a situação reveste-se de uma grande delicadeza e sensibilidade, na medida em que, não podendo deixar de apoiar Marrocos numa solução que não desestabilize o país, tem de evitar, por seu turno, que se crie em Argel a ideia de que somos adversários nesta questão, com todas as consequências negativas de um relacionamento menos amigável, que eventualmente condicionaria os fornecimentos de gás e petróleo argelinos. Resta-nos, assim, um delicado e difícil exercício diplomático para evitar provocar o ressentimento de qualquer uma das partes, defendendo uma solução consensual, no quadro das Nações Unidas, respeitando a sua Carta e o que nela vem disposto sobre o direito dos povos à autodeterminação. A nossa presença no Conselho de Segurança da ONU, até ao fim deste ano, poderia ajudar-nos a ter um papel mais activo na procura de uma solução para esta difícil questão.

#### 4. Um futuro ambicioso ao nosso alcance

Tentei, neste tempo disponível, traçar alguns dos principais aspectos do relacionamento entre Portugal e Marrocos, nas suas determinantes, nas suas experiências e nos caminhos que podemos prosseguir em conjunto, com claras vantagens mútuas. Penso que existem condições objectivas (vontade política, problemas comuns a exigirem soluções colectivas, benefícios evidentes numa cooperação assumida e aprofundada), bem como subjectivas (relacionamento afectivo, o desejo de nos conhecermos mais e melhor, uma necessidade de partilharmos juntos um destino marcado pela Geografia e pela História), para podermos encarar com optimismo um futuro promissor e cheio de potencialidades.

Terminarei, se me permitem, como o fiz há seis anos, na comunicação na Sociedade de Geografia, a que me referi logo no início das minhas palavras: “*Todos temos de acreditar que o sonho do desejável corresponderá, se quisermos, ao mundo do possível*”.

Obrigado.

**A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS  
SOBRE O DIREITO DO MAR  
ALGUMAS NOTAS RETROSPECTIVAS  
NO 30º ANIVERSÁRIO DA SUA APROVAÇÃO**

Comunicação apresentada pelo académico  
José Rodrigues Portero, em 3 de Julho

Senhor Presidente da Academia de Marinha

Sendo esta a primeira comunicação que apresento na qualidade de membro desta Academia, não quero deixar de saudar na pessoa de V. Ex.<sup>a</sup> todos os ilustres Académicos, a quem manifesto, aqui e agora, a honra que sinto em pertencer aos quadros desta prestigiosa instituição cultural vocacionada para os assuntos do mar.

Caros Confrades  
Minhas Senhoras e meus Senhores

Ocorrendo no presente ano o trigésimo aniversário da aprovação da Convenção do Direito do Mar – que, recorde, teve lugar na sede da Organização das Nações Unidas em Nova Iorque no dia 30 de Abril de 1982 – pareceu-me oportuno trazer a este auditório algumas notas retrospectivas baseadas na minha experiência pessoal de participação nos trabalhos que conduziram à criação deste importante instrumento jurídico internacional.

Tratando-se de um texto extensíssimo e de reconhecida complexidade técnico-jurídica, proponho-me tão só recordar, aliás em traços muito gerais e de forma necessariamente breve – até pelo escasso tempo disponível – o que de essencial ficou internacionalmente consagrado há trinta anos, em especial no que aos espaços marítimos diz respeito, dada a particular relevância que estes assumem no contexto da Convenção e do Direito do Mar em geral.

Assim, começarei por referir em breve síntese e dentro de um enquadramento jurídico e internacional, os antecedentes da Convenção bem como os aspectos mais relevantes da sua elaboração, aprovação, assinatura e entrada em vigor, salientando também o seu carácter abrangente e a sua vocação universalista de verdadeira “Constituição mundial dos oceanos”. Recordarei de seguida as principais inovações trazidas pela Convenção, acompanhando esta abordagem com a minha visão relativamente ao merecimento das soluções encontradas, à luz dos interesses nacionais no mar, e chamando a atenção para alguns aspectos jurídicos porventura menos conhecidos, sem que com isso pretenda suprir a ponderação científica e doutrinária que aqui não farei e que o tema certamente exigiria. Finalmente, farei alusão ao trabalho pioneiro de elaboração de uma versão única em língua portuguesa do texto da Convenção e terminarei reiterando a importância desta, tanto no plano nacional como internacional.

## Antecedentes

É bem certo que o mar, que cobre cerca de três quartos da superfície do globo, constitui cada vez mais um dos maiores motivos de interesse para toda a Humanidade e, por isso mesmo, a sua utilização, como meio de comunicação e como meio de exploração de recursos económicos, é susceptível de conter em si própria o germe de eventuais conflitos e controvérsias que a comunidade internacional, através dos mecanismos próprios do Direito Internacional, sentiu necessidade de evitar ou, quando menos, minimizar.

Durante muito tempo, a consideração do mar como meio de comunicação foi largamente predominante, quase absorvente. O que interessava fundamentalmente era a sua utilização pela navegação comercial e pelo poder naval que a sustinha, e a esta finalidade ajustava-se bem o princípio da liberdade dos mares. A exploração de recursos, limitada praticamente às actividades de uma pesca exercida com meios modestos e segundo técnicas de feição artesanal, passava quase despercebida no quadro dos interesses marítimos. E assim, durante séculos, os Estados conformaram-se com o princípio da liberdade dos mares e com os estreitos limites da zona reservada à sua jurisdição e o Direito Internacional Marítimo conheceu um longo período de estabilidade.

Entretanto, o progresso científico e técnico veio perturbar este equilíbrio. O esforço de prospecção das terras imersas veio desvendar a existência de riquezas minerais incensuráveis encerradas no fundo do mar. O incremento impressionante das modernas frotas de pesca e o emprego generalizado de técnicas apuradas de captura do peixe, utilizadas muitas vezes de forma predatória, praticando autênticas sangrias em certas espécies e desmentindo assim, à distância de séculos, a validade da premissa grociana da inesgotabilidade, provocaram um grito de alarme generalizado e lançaram o pânico nas costas de alguns países que, sentindo-se ameaçados nos seus interesses vitais, começaram a reclamar para sua protecção o alargamento de zonas de utilização privada a limites tão vastos que as tornaram inconciliáveis com a pureza do princípio da liberdade dos mares. Por outro lado, o desenvolvimento trouxe também consigo o flagelo da poluição; o princípio da liberdade dos mares, neste aspecto, veio converter-se numa licença permanente para contaminar os oceanos.

Todo este condicionalismo moderno veio alterar a maneira de encarar o mar e introduzir novas dimensões no aspecto da sua utilização como meio de exploração de recursos económicos, quebrando o equilíbrio tradicional de interesses estabelecido e desencadeando uma escalada de jurisdição crescente que produziu uma situação verdadeiramente caótica. Além disso, de um ponto de vista político, alterou-se a composição da comunidade internacional em consequência de sucessivas descolonizações, tendo surgido novos Estados que não aceitam o Direito existente, em cuja elaboração não participaram e cujos princípios contestam. Afectado o Direito Internacional Marítimo em pressupostos de base, negou-se-lhe eficácia e surgiram solicitações para a sua revisão.

Assim, com vista à fixação de um diferente regime jurídico que estabelecesse um novo equilíbrio de interesses, a Assembleia Geral das Nações Unidas, na sua Sessão de 1970, resolveu convocar a 3ª Conferência do Direito do Mar, não só para resolver os problemas em aberto dos limites dos espaços marítimos, como também para rever o regime

estabelecido nas Convenções de Genebra de 1958 e tratar de outras questões entretanto surgidas, como os problemas da exploração do fundo do mar, por forma a dar execução ao novo princípio do “património comum da humanidade” relativo aos recursos minerais situados para além dos limites das jurisdições nacionais, conforme proclamado na mesma Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas. A tarefa atribuída à Conferência foi portanto a de rever globalmente todo o Direito Internacional Marítimo de tempo de paz; o que estava em causa não era a definição do Direito do Mar mas sim a sua transformação. Na verdade, diferentemente do que acontecera nas anteriores Conferências, o que importava agora era fixar em fórmulas jurídicas consistentes, alguns importantes conceitos e figuras criados *ex novo*, relativamente aos quais não havia a força inspiradora dessa importante fonte de direito que é o costume internacional; ou seja, impunha-se a criação de um novo Direito Internacional Marítimo que viesse estabelecer um novo equilíbrio de interesses e não apenas a codificação de normas consuetudinárias já existentes.

### **Elaboração, aprovação, assinatura e entrada em vigor**

A posição de Portugal ao longo dos trabalhos da Conferência – que durante quase uma década se desenvolveram no âmbito do Plenário, de três Comissões Principais, sete Grupos de Negociação, dois Grupos de Peritos Jurídicos e um Comité de Redacção bem como de vários grupos de trabalho officiosos – foi, de um modo geral, de apoio às teses consagradas no texto da Convenção que veio a ser aprovada. Naturalmente que, em alguns poucos aspectos, as soluções encontradas não foram exactamente aquelas que Portugal defendia, mas isso não significa que em relação a elas a nossa oposição fosse frontal. Aliás, durante o longo período de trabalhos sempre se considerou que as várias questões a tratar constituíam um “package deal” e que as decisões deveriam ser obtidas por consenso e não através de votação, no entendimento de que seria preferível adoptar soluções que, embora não correspondendo inteiramente aos interesses do Estado, sempre evitariam que este se visse obrigado por normas frontalmente contrárias aos seus interesses. Apenas nos últimos dias da Conferência, quando foi posto à votação o texto final da Convenção, se quebrou o princípio do consenso, principalmente devido ao impasse verificado face à posição assumida pelos Estados Unidos da América, que entretanto, na sequência da eleição do novo Presidente Reagan, haviam anunciado que desejavam reexaminar todo o processo negocial, não aceitando as soluções de compromisso que até então haviam sido alcançadas. De resto, os americanos acabaram por votar contra, não por se oporem à Convenção como um todo, mas porque discordavam frontalmente da sua Parte XI (relativa ao novo regime dos fundos marinhos internacionais concebidos como “património comum da humanidade”) e não a podiam votar isoladamente.

Assim, em 30 de Abril de 1982 na Sede da ONU em Nova Iorque veio a ser posto à votação o texto da actual Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o qual foi então aprovado juntamente com quatro Resoluções por 130 votos a favor, 17 abstenções e 4 votos contra, encontrando-se entre estes, além do dos Estados Unidos,

o da Turquia e o da Venezuela (por discordarem das normas relativas à delimitação dos espaços marítimos) e ainda o de Israel (este por uma questão marginal à Convenção e decorrente da Resolução IV, que foi a possibilidade dada à OLP de assinar a Acta Final da Conferência na qualidade de observadora); curiosamente, a minoria que votou contra ou se absteve contribuía com mais de 60% para o orçamento das Nações Unidas. Portugal votou a favor, aliás em coerência com as posições assumidas de um modo geral durante os trabalhos.

Posteriormente, em 10 de Dezembro do mesmo ano, em Montego Bay na Jamaica, onde viria a ficar instalada a sede da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, a Convenção foi assinada por 119 Estados entre os quais Portugal.

Todavia a Convenção só veio a entrar em vigor mais de doze anos após a sua aprovação, ou seja, em 16 de Novembro de 1994, passados que foram “doze meses sobre a data do depósito do sexagésimo instrumento de ratificação ou adesão”, conforme estipulado pela própria Convenção. Não obstante, a nova Convenção estava longe de alcançar a desejada universalidade visto que, de acordo com as normas pertinentes do Direito Internacional, continuava a não vincular muitos Estados, incluindo aqueles que, tendo-a assinado, tardavam em proceder à sua ratificação, sendo de salientar que, das primeiras sessenta ratificações, cinquenta e sete eram de Estados do grupo afro-asiático ou da América Latina, não existindo até então nenhuma potência marítima nem nenhum Estado da Europa ocidental ou de leste que tivesse ratificado a Convenção. Relativamente a Portugal, a mesma entrou em vigor no trigésimo dia seguinte à data de depósito do respectivo instrumento de ratificação ou seja, em 3 de Dezembro de 1997, existindo já nesta data cento e vinte Estados Parte.

### **Extensão e âmbito**

Considerando que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados, a Convenção aborda detalhadamente os principais aspectos concernentes à utilização do mar, procurando solucionar, de uma forma sistematizada e abrangente, todas as questões relativas ao Direito do Mar. Tal como é expressivamente referido no respectivo preâmbulo, os Estados Parte reconhecem “a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a protecção e a preservação do meio marinho”.

Trata-se pois – como alguém já lhe chamou – de uma verdadeira “Constituição mundial dos oceanos”, com um articulado dividido em dezassete Partes e complementado por nove Anexos, num total de mais de quatrocentos artigos, a maior parte dos quais com uma extensão pouco vulgar em textos de natureza jurídica.

### **Principais inovações e sua importância para Portugal**

No que respeita ao novo regime dos espaços marítimos, estipula-se expressamente que os Estados têm o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse doze milhas marítimas medidas a partir das linhas de base (linha de baixa-mar ou linhas de base rectas, conforme os casos). Trata-se aqui de uma questão que ficara em aberto na Convenção de Genebra de 1958, por falta de consenso, que aliás também não foi obtido na Conferência de 1960 que se lhe seguiu e que foi especialmente convocada para esse fim. Na verdade, a solução encontrada, que teve o apoio de Portugal, veio finalmente preencher uma lacuna que constituiu ao longo dos tempos um dos pontos mais salientes de discórdia e de conflitos entre vários Estados, agravado com a proliferação de legislações unilaterais reivindicando por vezes extensões exorbitantes de mar territorial; embora a regra não signifique que todos os Estados adoptem necessariamente as doze milhas – porque o que a Convenção estabelece é que esse limite não pode ser ultrapassado – certo é que a esmagadora maioria já adoptou internamente essa solução, podendo mesmo considerar-se a existência de uma regra consuetudinária nesse sentido.

O regime jurídico do mar territorial previsto na Convenção é o tradicional ou seja, nele o Estado ribeirinho exerce a sua soberania – que se estende ao espaço aéreo sobrejacente bem como ao leito e ao subsolo respectivos – com a única limitação decorrente do chamado “direito de passagem inofensiva”, figura que aliás continua a não se aplicar à navegação em imersão nem à navegação aérea e cujos contornos a nova Convenção tratou de definir em termos mais detalhados e precisos. Assim, adensando o conceito de que a passagem é inofensiva “desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro”, foi estabelecido um elenco de situações que não preenchem aquele requisito, o que todavia – por se tratar de uma enumeração exemplificativa e não taxativa – não é susceptível de, por si só, dissipar todas as dúvidas.

Ainda no que concerne à passagem inofensiva, foi implicitamente mantido o entendimento, também defendido por Portugal, segundo o qual esse direito se aplica por igual aos navios de guerra, sendo certo porém que nenhum preceito trata directamente desta questão, o que reflecte de algum modo a grande controvérsia que o problema suscitou e ainda suscita na comunidade internacional, com várias opiniões a reivindicarem que, constituindo os navios de guerra, pela sua própria natureza, uma potencial ameaça para o Estado costeiro, deveria a passagem ficar condicionada a autorização ou, no mínimo, a uma notificação prévia, sendo aliás vários os Estados cujas legislações internas apontam neste sentido.

Paralelamente ao mar territorial é mantida a “zona contígua”, cujo regime é o mesmo do estabelecido na Convenção de 1958 ou seja, trata-se de uma zona contígua ao mar territorial na qual o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias para evitar e reprimir as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e sanitários no seu território ou no seu mar territorial. Como novidade, face à extensão deste mar até às doze milhas, estabelece a Convenção um limite de vinte e quatro milhas para a zona contígua, em vez das doze que vigoravam anteriormente.

Refira-se a propósito que, tendo já na altura Portugal fixado a largura de doze milhas para o seu mar territorial, ficaram tacitamente revogadas as disposições internas respeitantes à zona contígua, pois que, estendendo-se então tal zona até uma distância de doze milhas da costa, ela passou obviamente a ser “absorvida” pelo mar territorial a partir do momento em que este abrangeu o mesmo limite, tendo-se tornado por isso necessário criar internamente a indispensável cobertura legal por forma a permitir a protecção dos interesses nacionais no mar, o que passou pelo estabelecimento de uma zona contígua nos novos termos consagrados na Convenção.

De salientar ainda que, também com o apoio de Portugal, foi incluído nas “Disposições gerais” da Convenção um preceito relativo aos objectos arqueológicos e históricos achados no mar, o que, de uma forma inovadora, reforça os poderes do Estado costeiro na sua “zona contígua”.

No início da Conferência, confrontavam-se as teses restritivas da largura das águas territoriais – que defendiam um limite máximo de doze milhas – e as reivindicações de soberania sobre grandes espaços marítimos adjacentes às costas, cujos limites poderiam alcançar as centenas de milhas.

Estas reivindicações, independentemente do prejuízo económico que causavam à pesca longínqua, introduziam principalmente restrições inaceitáveis à liberdade de navegação marítima e aérea. É certo que – como vimos atrás – o regime do mar territorial consente a navegação dos navios estrangeiros – incluindo os navios de guerra – mas essa navegação é condicionada à observância das regras, consideravelmente restritivas, inerentes ao conceito de “passagem inofensiva”; sobretudo, ele não é extensivo aos submarinos em imersão nem às aeronaves. Nestas circunstâncias, é fora de dúvida que as grandes potências marítimas, necessitando de dispor da máxima mobilidade de forças para as suas operações navais e aéreas, jamais poderiam aceitar que se fixasse e impusesse um critério tão amplo para a definição da largura do mar territorial enquanto tal. Basta ter em atenção que, por exemplo, a generalização de um critério de duzentas milhas para o mar territorial eliminaria praticamente as áreas de operações das 6<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup> esquadras dos EUA; e em caso de conflito, o teatro legítimo da guerra naval ficaria reduzido a cerca de dois terços e afastado para distâncias enormes das costas, tornando praticamente inviáveis as operações navais e aeronavais, pois não inclui as águas dos neutros, os quais podem até, em declaração de neutralidade, proibir a própria passagem inofensiva dos navios de guerra beligerantes através do seu mar territorial.

Observe-se porém que tais reivindicações sobre mares territoriais tão extensos não traduziam verdadeiramente uma ambição de soberania, mas apenas a pretensão de jurisdição sobre um espaço de aproveitamento económico: o que importava efectivamente era acautelar a exploração das águas adjacentes às costas naquela extensão. Simplesmente, não dispondo na altura de outro meio para alcançar tal objectivo, houve que lançar mão do único instrumento jurídico internacional então disponível e esse era o mar territorial.

Como as preocupações fundamentais dos Estados costeiros, por um lado, e das potências navais, por outro, se colocavam em diferentes campos da utilização do mar, foi possível encontrar para o litígio uma solução conciliatória. Tal solução consistiu na cria-

ção de um espaço marítimo até às 200 milhas das linhas de base, não já de soberania mas de simples jurisdição que, deixando intactos os direitos de livre navegação próprios do alto mar, reservasse para o Estado costeiro a fruição dos recursos económicos existentes nessa zona, a qual veio a ser designada por “zona económica exclusiva”.

Como nova figura do Direito Internacional Marítimo, a ZEE não dispunha de um regime tradicional nem se baseava em qualquer princípio geral, tendo sido debatida durante muito tempo a questão da sua natureza jurídica. A Convenção veio estabelecer *ex novo* um regime jurídico próprio, segundo o qual o Estado costeiro exerce direitos na sua zona económica exclusiva “para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades, com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos”. Não obstante a terminologia usada na Convenção, tais direitos não são verdadeiramente “soberanos” mas antes “preferenciais”, visto que o Estado costeiro deverá compartilhar com outros Estados a exploração dos excedentes. Assim, o Estado costeiro beneficia de uma zona de pesca de duzentas milhas, fixa a sua própria capacidade de capturas e dispõe dos excedentes face aos outros Estados por via de acordos; por outro lado, tem também jurisdição no que se refere a colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, a investigação científica marinha e a protecção e preservação do meio marinho.

Portugal, que entretanto havia já criado internamente a sua própria ZEE, apoiou o regime estabelecido para este novo espaço marítimo, tendo-se empenhado activamente na defesa da aplicação do mesmo às ilhas, solução dificilmente alcançada e cuja importância para o nosso País se mostrava decisiva. Deste modo, a ZEE portuguesa é, graças às subáreas dos Açores e da Madeira, uma das maiores do mundo, sendo ainda mais evidente a sua extensão se comparada com as dimensões do nosso território. Com efeito, Portugal possui uma ZEE com cerca de 1,7 milhões de quilómetros quadrados, aproximadamente dezoito vezes a área do território nacional terrestre, sendo a 5ª maior dos países europeus e a 20ª a nível mundial; a área do conjunto da ZEE com o mar territorial e as águas interiores corresponde a 40% do território continental da União Europeia.

Importa porém salientar *a vol d’oiseau* que a defesa do interesse nacional neste particular, nomeadamente face a Espanha, impõe a sustentação internacional de que as ilhas Selvagens não devem considerar-se abrangidas pelo princípio vertido na Convenção – e aliás contestado por Portugal durante os trabalhos – segundo o qual “os rochedos que por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida económica não devem ter zona económica exclusiva nem plataforma continental”.

Não estando em causa qualquer dúvida relativa à soberania portuguesa sobre as Selvagens, a questão jurídica que se coloca é a de saber se aquelas ilhas devem ou não ter o estatuto de “rochedos” nos termos supra descritos, sendo certo que a estes apenas é reconhecido o direito a mar territorial e a zona contígua. O problema reveste-se de particular acuidade na medida em que as Selvagens se encontram a cerca de 160 milhas a sul da Madeira, o que corresponde *grosso modo* ao dobro da distância que as separa das

Canárias, situadas mais a sul e assim, considerando o estatuto das ilhas, a ZEE portuguesa prolongar-se-á para sul das Selvagens, estendendo-se até a uma linha (média) traçada entre estas e as Canárias, sendo esta a posição sustentada por Portugal e como tal vertida nas cartas hidrográficas nacionais; diferentemente, com o estatuto de “rochedos”, haveria que se fazer a delimitação através de uma linha mediana entre a Madeira e as Canárias, a qual, situando-se a norte das Selvagens, determinaria que estas ficassem “encravadas” na ZEE espanhola e apenas “resguardadas” por um mar territorial português de 12 milhas (e pela correspondente zona contígua até às 24 milhas).

Este problema de delimitação da ZEE entre Portugal e Espanha – que naturalmente não cabe aqui desenvolver – embora não afectando directa e necessariamente a extensão da plataforma continental para além das 200 milhas nos termos infra descritos, tem igualmente reflexos no que a esta concerne. Certo é que, para a sua solução, naturalmente complexa, interessa que Portugal, bilateralmente ou junto das instâncias internacionais competentes, possa no momento próprio aduzir argumentos susceptíveis de afastar as Selvagens da previsão normativa que as excepcionalmente do regime geral aplicável às ilhas, o que passará, *inter alia*, pela consideração de que o regime excepcional aplicável aos rochedos assenta na sua insusceptibilidade de habitação humana ou de vida económica e não tanto na não verificação efectiva destes requisitos, aliás dificilmente compatível na sua plenitude com o estatuto de reserva natural de que as Selvagens gozam desde 1971.

Feito este breve parêntesis, importa referir que, uma vez aceite este novo espaço marítimo, tornou-se mais fácil a solução do clássico problema da largura do mar territorial, tendo-se verificado, como vimos, uma convergência para o critério das doze milhas. Mas, como o direito de passagem inofensiva exclui a navegação de submarinos em imersão bem como o sobrevoo – o que corresponde a uma limitação importantíssima na mobilidade de meios navais e aéreos – o aumento da largura do mar territorial para doze milhas passaria na prática a condicionar a navegação num elevado número de estreitos internacionais, incluindo alguns tão importantes como o de Gibraltar ou o de Dover. Foi por isso adoptado um regime específico de “passagem em trânsito” nos estreitos utilizados para a navegação internacional, regime este que não contém as limitações próprias da “passagem inofensiva”, o que constitui igualmente uma novidade da Convenção.

Inovadores foram também os termos da definição jurídica da plataforma continental, em particular dos seus limites, os quais se estendem agora até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de duzentas milhas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância, não devendo em qualquer situação exceder as trezentas e cinquenta milhas das linhas de base ou as cem milhas a partir da isóbata dos dois mil e quinhentos metros.

É de referir a este propósito – até pela sua relevância para Portugal – que nos termos do Anexo II à Convenção, quando um Estado costeiro tiver intenção de estabelecer o limite exterior da sua plataforma continental além das duzentas milhas deverá apresentar à Comissão de Limites para a Plataforma Continental das Nações Unidas as características do limite pretendido juntamente com informações científicas e técnicas de apoio,

dentro dos dez anos seguintes à entrada em vigor da Convenção para o referido Estado, prazo que terminaria em 2007, mas que viria a ser internacionalmente alargado por mais dois anos. Assim, em Maio de 2009, Portugal apresentou na ONU a sua proposta de extensão da plataforma continental, no âmbito de um processo de grande exigência e complexidade, para cujo desenvolvimento a Marinha tem tido uma intervenção decisiva, perspectivando-se que a plataforma continental venha a ser aumentada para mais do dobro, passando a ocupar 3,8 milhões de quilómetros quadrados, o que representará 41 vezes a área terrestre do país e fará com que o território marítimo português passe a corresponder a 88% do território da União Europeia, podendo tornar-se um dos dez maiores do mundo.

Tal como decorria já da Convenção de 1958, os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não afectam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas. O Estado costeiro exerce direitos soberanos sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, direitos esses que são exclusivos no sentido de que, se o Estado costeiro não explorar a plataforma continental ou não aproveitar os recursos naturais da mesma, ninguém poderá empreender estas actividades sem o expresse consentimento desse Estado; aliás tais direitos exercem-se *ipso jure* isto é, são independentes de ocupação real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa.

Foi aliás a este propósito que se colocou recentemente a questão, juridicamente controversa, de saber se as áreas da plataforma continental situadas além das duzentas milhas deverão continuar a ser consideradas internacionais até que se encontre concluído o processo da sua delimitação – não podendo até lá o Estado costeiro exercer aí quaisquer poderes – ou se, pelo contrário, os direitos do Estado costeiro se exercem desde logo nos termos supra enunciados; a solução desta questão, que tem interesse directo para Portugal, veio ultimamente a evoluir no sentido do reconhecimento imediato dos direitos do Estado costeiro, como aconteceu recentemente com o campo de fontes hidrotermais denominado Rainbow, situado a cerca de 235 milhas ao largo dos Açores e inscrito na rede de Áreas Marinhas Protegidas da Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste (OSPAR) e relativamente ao qual foram reconhecidos os poderes exclusivos de jurisdição do Estado português.

Entretanto, como inovação ao regime tradicional da plataforma continental, a Convenção determina que, relativamente ao aproveitamento dos recursos não vivos além das duzentas milhas, o Estado costeiro efectue pagamentos ou contribuições em espécie, que serão distribuídos, segundo critérios equitativos, tendo em conta os interesses e as necessidades dos Estados em desenvolvimento.

Ainda no que concerne aos chamados grandes espaços marítimos (ZEE e plataforma continental), refira-se que, quanto à questão da sua delimitação entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente – matéria que foi objecto de um Grupo de Trabalho específico no qual Portugal participou activamente e que se mostrou de muito difícil consenso até ao fim dos trabalhos – a solução que acabou por ser adoptada pela Convenção faz prevalecer o “critério da equidade” face ao “critério da equidistância ou

linha média”, ficando este praticamente confinado à delimitação do mar territorial e da zona contígua. Convém no entanto esclarecer a este propósito que o “critério da equidade” para que aponta a Convenção, não se confunde com a decisão *ex aequo et bono* a que se refere o Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, sendo certo que o recurso à “equidade” exige o acordo prévio das partes, não ficando o tribunal subordinado aos critérios normativos fixados na lei; diferentemente, a “solução equitativa” a que alude a Convenção é independente da vontade das partes e terá por base a aplicação de princípios ou normas de direito internacional geral ou consuetudinário. Em todo o caso, a fórmula jurídica encontrada é complexa e de certo modo ambígua, evidenciando-se também aqui que a necessária aceitação política só foi alcançada à custa da clareza legal.

Verdadeiramente inovadora foi porém a criação de uma zona internacional do fundo do mar, situada para além das plataformas continentais dos Estados, a ser explorada exclusivamente com fins pacíficos em proveito de todos os Estados, sobretudo dos menos desenvolvidos, dando assim corpo ao princípio do “património comum da humanidade”, o qual, assumindo uma função universalista e redutora das desigualdades entre Estados, tem como última *ratio* a transformação da sociedade internacional numa comunidade internacional onde, mais do que uma cooperação, se verifique uma verdadeira solidariedade.

Naturalmente que a regulamentação deste princípio constituiu ao longo dos trabalhos um dos problemas mais difíceis de toda a Conferência, acabando finalmente por se consagrar para esta matéria um regime que, embora não sendo bem aceite por alguns países industrializados, foi o que, mesmo assim, logrou obter o mais amplo consenso. Tal regime consta essencialmente da Parte XI da Convenção, aliás a mais extensa e a mais complexa de todo o seu articulado.

Em termos muito gerais, poderá dizer-se que é criado um novo espaço marítimo, designado por “Área”, a qual é definida por exclusão de partes, sendo constituída pelos fundos marinhos oceânicos e pelo seu subsolo situados para além dos limites de qualquer jurisdição nacional, não abrangendo portanto o espaço líquido sobrejacente – cujo regime continua a ser o do alto mar – nem o espaço aéreo que lhe é superior. Não pode nenhum Estado ou pessoa jurídica reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberania sobre qualquer parte da Área ou dos seus recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos – incluindo os nódulos polimetálicos – nem deles se apropriar, pois que tais recursos são em princípio inalienáveis e todos os direitos sobre eles pertencem à Humanidade em geral, em cujo nome actuará a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, organização autónoma dotada de personalidade jurídica internacional, por intermédio da qual os Estados Parte organizam e controlam as actividades na Área, podendo tais actividades ser realizadas directamente pela Autoridade através da “Empresa” ou por entidades a quem aquela conceda autorização sob a forma de contrato.

Conforme dispõe a Convenção, todos os Estados Parte são *ipso facto* membros da Autoridade, nomeadamente através da sua Assembleia. Todavia, importa salientá-lo, é um outro órgão da Autoridade – o Conselho, composto por 36 membros eleitos rotativamente – que detém efectivamente os poderes próprios de um verdadeiro “governo mundial dos oceanos”, competindo-lhe, entre outras funções, definir, de conformida-

de com as políticas gerais estabelecidas pela Assembleia, as políticas específicas a serem seguidas pela Autoridade sobre qualquer questão ou assunto da sua competência e dar directrizes à “Empresa” ou seja, ao órgão que realizará directamente as actividades na Área bem como o transporte, tratamento e comercialização dos minerais extraídos deste novo espaço marítimo.

Importa aqui salientar que, sob forte influência dos países industrializados, veio a ser celebrado em 28 de Julho de 1994 – isto é, pouco antes da entrada em vigor da Convenção – o chamado Acordo de Aplicação da Parte XI o qual, a meu ver, tem em vista “esvaziá-la” de certas disposições mais polémicas que sempre mereceram a oposição dos países mais desenvolvidos que, através dos mecanismos da Convenção, dificilmente veriam salvaguardados os seus pretensos direitos, nomeadamente em matéria de transferência de tecnologia e de propriedade industrial. Este Acordo, embora reafirmando o princípio do “património comum da humanidade” e “desejando facilitar uma participação universal na Convenção”, representa efectivamente uma revisão desta, sendo aliás inequívoca tal intenção ao referir expressamente que “em caso de incompatibilidade entre o presente Acordo e a parte XI, prevalecerão as disposições do presente Acordo”; afigura-se por isso ser tal Acordo de duvidosa legalidade face às regras do Direito Internacional, sendo certo que colide com os apertados limites impostos pela própria Convenção. Refra-se a propósito, que o princípio do “património comum da humanidade”, consubstanciando uma regra de *jus cogens*, isto é, uma regra imperativa de direito internacional geral ou comum que se gerou anteriormente à própria Convenção, aplicar-se-á a toda a comunidade internacional, independentemente de os sujeitos serem ou não Partes na Convenção. Em todo o caso, atento o número de Estados que entretanto se vincularam ao Acordo – entre os quais Portugal – poderemos eventualmente vir a estar em presença de um costume *contra legem*, com todas as dúvidas que sempre se colocam relativamente à verificação dos pressupostos desta fonte de direito.

Permitam-me agora uma brevíssima referência ao alto mar, como último reduto do clássico princípio da liberdade dos mares, apenas para referir que também aqui a Convenção trouxe inovações que de algum modo limitam o alcance de tal princípio, nomeadamente ao alargar os poderes de visita, busca e captura em tempo de paz.

Como se sabe, as embarcações no alto mar apenas estão sujeitas à autoridade do Estado cujo pavilhão arvoram, sendo excepcionais as situações em que poderão ser visitadas ou apreendidas por navios de guerra estrangeiros, restringindo-se tais excepções, para além dos poderes conferidos por tratado, aos casos de pirataria, tráfico de escravos e exercício do “direito de perseguição”, referindo-se ainda em sentido clarificador mas em termos algo redundantes, o caso em que o navio ou embarcação, apesar de arvorar um pavilhão estrangeiro ou de se recusar a içar o seu pavilhão, tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra. A estas situações, acrescenta a nova Convenção duas outras justificações: as transmissões de rádio ou televisão difundidas a partir de um navio ou instalação no alto mar e dirigidas ao público em geral com violação dos regulamentos internacionais, desde que verificados os requisitos de jurisdição definidos nos termos da própria Convenção e ainda a situação do navio sem nacionalidade, sendo que esta

última, embora não prevista expressamente na anterior Convenção de 1958, resultava já implicitamente da aplicação do princípio geral que recusava a ausência de qualquer jurisdição no alto mar.

Para além do “património comum da humanidade” referido aos fundos dos mares e concebido nos termos inovadores supra descritos, também o mar, no seu todo, é considerado um património comum na medida em que a sua utilização não deve ser feita indiscriminadamente mas antes tendo em conta a salvaguarda dos legítimos direitos e interesses de terceiros; trata-se, no fundo, da clássica questão do “abuso do direito” que a nova Convenção refere expressamente e cuja filosofia está subjacente em praticamente todos os preceitos.

Uma das matérias em que particularmente ressalta este aspecto é a da “protecção e preservação do meio marinho” à qual a Convenção consagra a sua Parte XII. Aí são abordadas as várias fontes de poluição, designadamente a telúrica, a resultante de actividades relativas aos fundos marinhos, a poluição por imersão de matérias e resíduos, a de origem atmosférica ou transatmosférica e ainda – quiçá a mais importante – a poluição causada por navios. Face a estes diferentes tipos de poluição, a Convenção não consagra normas específicas visando a sua prevenção ou regulando a reparação dos danos visto que existe um número relativamente grande de convenções internacionais com tal objecto, nomeadamente as que contêm regras técnicas para prevenir a poluição resultante dos resíduos efectuados por navios e as que visam combater a poluição proveniente de operações de imersão.

Deste modo, a Convenção, após enunciar grandes princípios gerais e programáticos, determina quais são os direitos e obrigações dos Estados em matéria de protecção e preservação do meio marinho, quer se trate de controlo sistemático, de cooperação na luta contra a poluição ou da elaboração de regras internacionais uniformes através de convenções. Todavia, também aqui, é em termos muito gerais que tais direitos e obrigações são definidos.

Não obstante, a poluição resultante de navios mereceu um tratamento mais detalhado, reconhecendo a Convenção o direito dos Estados costeiros de adoptar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras, incluindo as que exerçam o direito de passagem inofensiva. Para além disso, regula também os poderes de inspecção das embarcações e de obtenção de elementos e informações necessários para determinar se foi cometida alguma infracção, estabelecendo ainda a Convenção os poderes do Estado costeiro no sentido de este iniciar os procedimentos pertinentes, incluindo a detenção da embarcação de conformidade com o seu direito interno, sempre que os elementos probatórios assim o justificarem. Por outro lado, a Convenção explicita também vários deveres dos Estados de bandeira relativamente às suas embarcações, tendo em vista a preservação do meio marinho, tanto em termos preventivos como repressivos.

Neste contexto, a Convenção teve igualmente em conta as reivindicações das potências marítimas no sentido de os navios estrangeiros não ficarem sujeitos a procedimentos dos Estados ribeirinhos por vezes incompatíveis com as necessidades da navegação in-

ternacional e assim, como solução de compromisso entre os vários interesses envolvidos, consagrou um mecanismo aplicável às infracções cometidas além do mar territorial, que embora não constitua um princípio geral, prevê a suspensão de tais procedimentos e restrições à sua instauração – excepto em caso de dano grave causado ao Estado costeiro – atribuindo ao Estado de bandeira uma espécie de “direito de preferência”, mantendo o Estado costeiro como que uma “competência subsidiária” para o caso de aquele não actuar dentro de determinados prazos estabelecidos na própria Convenção.

Tal como a “preservação do meio marinho”, também a “investigação científica marinha” foi objecto de uma Parte especial da nova Convenção, embora o regime jurídico relativo a esta matéria se mostre igualmente diversificado, sendo de algum modo condicionado pelo regime do espaço marítimo onde a respectiva actividade se desenvolve. Trata-se de uma questão em relação à qual mais uma vez se confrontaram interesses opostos ou seja, o dos países industrializados que pretendiam preservar um regime de liberdade máxima de investigação e o dos restantes países, que sempre reivindicaram o mais amplo conjunto de direitos e poderes para o Estado costeiro em espaços alargados da sua jurisdição marítima.

De acordo com a solução encontrada, os Estados costeiros, no exercício da sua soberania, têm o direito exclusivo de regulamentar, autorizar e realizar a investigação científica marinha no seu mar territorial, sendo que neste espaço, a investigação só deve ser realizada com o seu consentimento expresso e nas condições por si estabelecidas.

As actividades a realizar na zona económica exclusiva ou na plataforma continental estão sujeitas a prévia autorização do Estado costeiro que em circunstâncias normais a deverá conceder, exclusivamente com fins pacíficos e com o propósito de aumentar o conhecimento científico do meio marinho em benefício de toda a humanidade, podendo contudo, discricionariamente, recusar-se a dar o seu consentimento em determinadas situações indicadas na Convenção. Em qualquer caso, os Estados ou organizações que se proponham realizar investigação científica marinha devem fornecer ao Estado costeiro, com a antecedência mínima de seis meses uma informação descritiva completa e detalhada relativa ao projecto de investigação, verificando-se o consentimento tácito seis meses após a entrega da informação; além disso, quando realizem investigação, os Estados ou organizações têm o dever de cumprir certas condições especificadas na Convenção, incluindo a exigência de acordo prévio para a divulgação no plano internacional dos resultados de um projecto de investigação com incidência directa na exploração e aproveitamento dos recursos naturais.

Deste modo, só se prevê a livre realização da investigação científica, no alto mar e, ainda assim, devendo obedecer a determinados princípios gerais enunciados, de entre os quais se destacam a prossecução de fins exclusivamente pacíficos e a não interferência injustificada com outras utilizações legítimas do mar, tudo sem prejuízo da protecção e preservação do meio marinho, o que, no seu todo, não deixa de constituir um regime bastante favorável à defesa dos interesses do nosso País.

Outras questões de grande importância são tratadas na Convenção, algumas das quais são aliás pela primeira vez objecto de uma consagração em textos legais. Tal é o

caso, por exemplo, dos mares fechados ou semi-fechados, do direito de acesso ao mar e a partir do mar dos Estados sem litoral ou ainda do regime específico concebido para os Estados arquipélagos, que passam a ter o direito de, em certas condições, envolver o conjunto das suas ilhas por uma linha poligonal, a partir da qual serão medidas para o exterior as larguras dos diferentes espaços marítimos, ficando as águas (arquipelágicas) encerradas pela poligonal sujeitas ao regime da passagem inofensiva, sem prejuízo da existência de rotas marítimas arquipelágicas, onde vigorará o regime de “passagem em trânsito”, aliás menos restritivo do que aquele. Este regime das águas arquipelágicas, por não se aplicar á Madeira ou aos Açores, não assume particular importância para Portugal, que aliás chegou a defender a solução – dificilmente aceitável – de que tal regime fosse extensivo aos Estados que, não sendo arquipélagos, integrassem arquipélagos no seu território.

Finalmente, consagra ainda a Convenção uma outra Parte bem como quatro Anexos à “solução de controvérsias”, onde, depois de impor a obrigatoriedade de solução por meios pacíficos, estabelece um conjunto de procedimentos e instâncias para os diferendos relativos à interpretação ou aplicação da própria Convenção, incluindo a conciliação, a arbitragem ou a via judicial.

Neste particular, há que salientar a criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar, cuja jurisdição compreende todas as controvérsias e pedidos que lhe sejam submetidos de conformidade com a Convenção, bem como todas as questões especialmente previstas em qualquer outro acordo que confira jurisdição ao Tribunal; este é composto de vinte e um membros independentes “eleitos de entre pessoas que gozem da mais alta reputação pela sua imparcialidade e integridade e sejam de reconhecida competência em matéria de direito do mar”, devendo ser asseguradas, na composição do Tribunal, a representação dos principais sistemas jurídicos do mundo e uma distribuição geográfica equitativa.

Portugal participou activamente neste processo, tendo apresentado em 1977 a primeira de três candidaturas à instalação da sede do Tribunal, reunindo então condições particularmente favoráveis para obter o apoio da comunidade internacional. Porém, na sequência de uma intensa ofensiva diplomática desenvolvida na parte final da Conferência, veio a ser escolhida, de forma algo surpreendente, a cidade de Hamburgo na República Federal da Alemanha, em votação que teve lugar em Agosto de 1981, o que aliás não deixou de constituir um paradoxo, tendo em conta que este país se veio a abster na votação que aprovou a Convenção em Abril de 1982.

### **A versão única em língua portuguesa**

Permitam-me que introduza ainda um último apontamento nestas notas retrospectivas para referir o trabalho desenvolvido tendo em vista a elaboração de uma versão única em língua portuguesa do texto da Convenção.

Paralelamente à Conferência, por iniciativa de Portugal, delegações dos sete países de língua oficial portuguesa então existentes, realizaram diversas reuniões exclusivamente dedicadas aos trabalhos da tradução, as quais, a convite dos respectivos governos, tiveram lugar em várias cidades desses países, tendo terminado em 1984.

Numa altura em que ainda se não falava de espúrios acordos ortográficos com propósitos de índole mais ou menos economicista nem se assistia à banalização de um caos linguístico generalizado, o resultado alcançado corresponde a um texto consolidado que, sem adulterar a língua portuguesa, apresenta a curiosidade de mencionar, relativamente a algumas (poucas) expressões, a designação alternativa para uso interno no Brasil, como por exemplo “passagem inocente” em vez de “passagem inofensiva” ou “Corte Internacional de Justiça” que no Brasil corresponde à terminologia “Tribunal Internacional de Justiça” usada nos restantes países.

Tal como foi reconhecido aquando da sua publicação, este trabalho pioneiro que constituiu uma iniciativa sem paralelo “terá necessariamente um lugar de relevo na História da legislação marítima dos países que nela participaram”, reflectindo igualmente um espírito de solidariedade assente não só em razões históricas e linguísticas mas também na defesa de interesses marítimos que são comuns.

#### Minhas Senhoras e meus Senhores

Acabo assim de passar em revista – de uma forma não tão breve quanto seria de desejar nem necessariamente tão completa quanto seria de exigir – os aspectos mais importantes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, particularmente naquilo que mais interessa ao nosso País. Portugal, embora pertencendo à OTAN e pretendendo então ingressar na Comunidade Económica Europeia, não esqueceu a sua própria identidade e, assim sendo, a delegação portuguesa procurou orientar a sua acção assumindo as posições que, perante cada situação concreta, se mostravam mais consentâneas com os interesses nacionais, sem que isso tivesse significado, naturalmente, um desrespeito pelos nossos compromissos internacionais.

A aprovação da nova Convenção representou sem dúvida um avanço muito significativo na evolução que a Comunidade Internacional quis imprimir ao Direito do Mar. Volvidos trinta anos, congratulo-me por ter tido a oportunidade de participar activamente nos trabalhos das Nações Unidas que conduziram à criação deste importante instrumento jurídico internacional, contribuindo assim não só para a defesa dos interesses do meu País, mas também para a construção de um Direito Internacional voltado para o futuro e assente no reconhecimento da importância do Mar como factor de coesão entre os Povos e de desenvolvimento de toda a Humanidade.



# PIRATARIA E TERRORISMO MARÍTIMO

## ALGUNS ASPECTOS JURÍDICOS

Comunicação apresentada pela mestre  
Alexandra von Böhm-Amolly, em 10 de Julho

### 1. Introdução

Quotidianamente, a comunicação social faz eco da insegurança que se vive no mundo. Insegurança tanto maior, quanto são incertos os riscos e ameaças que nos rodeiam.

Pela sua dimensão e letalidade, os holofotes têm-se virado para aquilo a que genericamente se chama “terrorismo”<sup>1</sup>. E embora os terroristas busquem uma espectacularidade mais fácil de atingir em locais densamente povoados, o meio marítimo não deixa de ser um palco privilegiado para acções terroristas, provavelmente menos mortíferas, mas não necessariamente menos devastadoras. Daí poder individualiza-se conceptualmente o terrorismo marítimo, enquanto acto subversivo de tomada de poder praticado no mar.

Mas o mar abriga outros perigos, frequentemente ignorados pela opinião pública, apenas porque não atraem a atenção dos *mass media*. Foi necessária a intervenção directa do então Presidente francês Nicolas Sarkozy<sup>2</sup> para que o mundo “despertasse” para uma permanente ameaça: a pirataria<sup>3</sup>.

Sem prejuízo da partilha de aspectos comuns e da convergência de alguns interesses<sup>4</sup>, pirataria e terrorismo marítimo são conceptualmente diferentes, mas, na prática, podem não ser facilmente destrincháveis. Impõe-se assim distinguir estes dois conceitos, o que se faz pela natureza, pelos fins e pelos alvos.

Quanto à natureza, a pirataria é uma excepção ao princípio internacional da liberdade do alto mar, enquanto acto ilícito, sendo poucos os ordenamentos nacionais que a criminalizam. O terrorismo, por sua vez, é um acto político, qualificado como crime pelo Direito Internacional e por muitos Estados. Trata-se de um tipo de crime com um elemento subjectivo especial, o que lhe confere uma tipificação ampla, na qual cabe um conjunto alargado de actos identificados pela respectiva motivação.

---

<sup>1</sup> Manuel da Silva, *Terrorismo e Guerrilha. Das origens à Al-Qaeda*, Lisboa, 2005, caracteriza o terrorismo como uma forma de conflito subversivo, a par com a guerrilha (cfr. p. 27).

<sup>2</sup> Em Abril de 2008, quando o iate francês *Le Ponant* foi objecto dum ataque de pirataria.

<sup>3</sup> Acto consumado, tentado ou meramente ameaçado, de depredação ou ataque, efectiva ou potencialmente violento, perpetrado por navio ou aeronave e dirigido, para fins privados, contra qualquer embarcação. Note-se que esta é uma possível definição doutrinária não correspondente à do Direito Internacional vigente.

<sup>4</sup> Cfr. p. ex. os Relatórios do *International Institute for Strategic Studies* de Londres. Também a obra de ficção do CAIm João Nobre de Carvalho, *A Laranja Maculada*, retrata com realismo e actualidade a associação de interesses que terrorismo e pirataria podem assumir.

E é precisamente a motivação o segundo elemento diferenciador: A pirataria prossegue objectivos de natureza privada, mormente o enriquecimento dos que a praticam; os terroristas, pelo contrário, visam atingir fins políticos, ideológicos e/ou religiosos, que alegadamente extravasam os interesses pessoais dos seus autores.

Assim, mesmo quando vergam ao efeito do terror um número indefinível de pessoas, que ultrapassam aquelas que são os alvos imediatos da violência aplicada em concreto, vítimas directas, tantas vezes anónimas e atingidas aleatoriamente, os terroristas dirigem-se contra um ou mais entes concretos<sup>5</sup>. No fundo, pretendem concretizar aspirações ideológicas, políticas ou religiosas, visando os Estados e/ou outros sujeitos de Direito Internacional dos quais possam obter as vantagens que almejam<sup>6</sup>.

Já os piratas têm como fim imediato o enriquecimento à custa da presa que as circunstâncias concretas lhe oferecerem, abstraindo dos titulares dos interesses que lesam, pelo que qualquer embarcação pode ser vítima de um ataque de pirataria. Por isso, enquanto ameaça indiscriminada à navegação, a pirataria ofende a Comunidade Internacional no seu todo, pois todos dependemos do meio marítimo para a movimentação de pessoas e mercadorias, o abastecimento de bens essenciais e a fruição das inúmeras vantagens que o mar nos oferece.

Ainda cabem duas precisões: primeiro, nos actos de pirataria estão sempre envolvidas pelo menos duas embarcações (ou aeronaves) ou uma embarcação e uma aeronave; segundo, face às disposições de Direito Internacional vigentes, o acto de terrorismo marítimo pode ser praticado em qualquer espaço marítimo, ao passo que a pirataria *qua tale* só pode ser exercida em alto mar.

Sobre as causas de uma e outra ameaça, aparentemente a pirataria radica na sua alta rentabilidade actividade e na sua reduzida impunidade, enquanto as “tempestades terroristas” se desenvolvem a partir de concepções políticas e religiosas radicais. Mas um olhar atento percebe que os ingredientes do caldo de cultura de cada uma destas ameaças são os mesmos: a pobreza e as tensões sociais que dela derivam, o fracasso das políticas de desenvolvimento, a perpetuação de uma Ordem Económica assente na injusta redistribuição da riqueza, a inexpressiva presença naval e a insuficiência do quadro legal.

E se pirataria e terrorismo se irmanam nas causas, facilmente se completam nos fins. Com efeito, tudo indica que pirataria e terrorismo estejam estreitamente relacionados entre si, sendo a primeira um dos meios de financiamento do segundo. Mas, o que é mais grave, ambos integram-se num *cluster* de insegurança a nível global, onde se conjugam com criminalidade organizada, guerrilha, guerra e até com o corso, que se julgava extinto. De tudo isto se tem de defender a Comunidade Internacional, com aquela que deve ser a sua principal arma: o Direito.

É certo que os tempos do Direito não são os mesmos da opinião pública. O legislador tem de ser ponderado e a lei pensada para durar. Assim o exigem a segurança jurídica

---

<sup>5</sup> Cfr. Manuel Silva, op. cit, p. 31.

<sup>6</sup> É elucidativo o ataque perpetrado, em 07OUT1985, contra o paquete italiano *Achille Lauro*, pelo qual a Frente de Libertação da Palestina pretendia a libertação de 50 palestinianos detidos pelas autoridades israelitas.

e a confiança no sistema legal. E também é certo que piratas e terroristas conhecem o Direito e sabem aproveitar a seu favor as lacunas da Lei, pelo que o legislador tem de ser hábil, criativo, tem de ter a presciência dos acontecimentos e antecipar-se àqueles que persegue.

No Direito Internacional, existem mecanismos que enfrentam a pirataria e o terrorismo (marítimo), em conjunto. São disso exemplo documentos genéricos, como a Declaração Universal dos Direitos do Homem<sup>7</sup> ou a Carta das Nações Unidas<sup>8</sup>, e outros de aplicabilidade directa, como a Convenção Internacional contra a Tomada de Reféns (Nova York, 1979) e a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional, o Protocolo Adicional Relativo à Prevenção, à Repressão e à Punição do Tráfico de Pessoas, em especial de Mulheres e Crianças, e o Protocolo Adicional contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre Marítima e Aérea (Nova York, 2000).

## 2. O combate à pirataria

Constituindo a mais antiga e grave ameaça ao tráfego marítimo, a pirataria sempre foi combatida pelos povos ribeirinhos. No século I a.C., o Direito Romano condenava à crucifixão os piratas, *hostis humani generis*, e daí derivaram normas consuetudinárias que, na Baixa Idade Média, se integraram na *Lex Mercatoria*. No século XVII, Grotius defendeu o princípio da liberdade dos mares, com a única ressalva da pirataria, que deveria ser totalmente banida. Três séculos mais tarde, esta proibição foi consagrada pela Convenção de Genebra sobre o Alto Mar de 1958 e, mais tarde, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay, em 1982 (CMB), que aborda a pirataria como uma limitação à liberdade do alto mar.

A CMB (art. 101º) define a pirataria de modo insuficiente, pois restringe o conceito ao âmbito geográfico exclusivo do Alto Mar, de lugares não submetidos à jurisdição de algum Estado e (discutivelmente) da Zona Económica Exclusiva, excluindo da condenação a prática de actos análogos noutros espaços marítimos e confiando a sua punição ao critério de cada Estado costeiro. Tal diferença de tratamento em função do local da prática do acto conduz a uma esquizofrenia conceptual, contrária aos objectivos de segurança marítima da lei internacional. Teria sido preferível que a CMB tivesse orientado os Estados no sentido de condenarem tais actos também quando perpetrados em águas sob sua soberania. Para tanto, teria bastado impor-lhes o dever de reprimirem a pirataria sem as limitações do art. 100º.

Porém, a tibieza da Convenção vai mais longe: usando o verbo “dever” no art. 100º, exige aos Estados a cooperação na repressão da pirataria, mas, usando o verbo “poder” no art. 105º, concretiza tal dever através da atribuição aos Estados de uma mera faculdade de julgar e punir essa actividade ilícita.

<sup>7</sup> Cfr., arts. 3º e 17º.

<sup>8</sup> Art. 1º.

Não obstante alguns inegáveis méritos da CMB, as suas falhas nesta matéria evidenciam a importância de outras iniciativas de combate à pirataria. Merece referência o profícuo labor desenvolvido pelo IMB<sup>9</sup>, com o seu *Piracy Reporting Centre* em Kuala Lumpur, e pela IMO<sup>10</sup>, designadamente pela Resolução nº A.922(22), de 29NOV2001, que adoptou o *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, (com nova redacção dada pela Resolução nº A.1025(26), de 02DEZ2009) e que, embora sendo um conjunto de regras práticas (não obrigatórias nem vinculativas) para a investigação de crimes, implicitamente denuncia e pretende colmatar algumas das apontadas insuficiências da CMB.

Em reforço da CMB, existe legislação internacional, de vocação universal ou de carácter exclusivamente regional ou ainda delineada para circunstâncias concretas. Entre os instrumentos de vocação universal, importa evidenciar algumas convenções celebradas sob os auspícios das Nações Unidas, com medidas que contribuem, directa ou indirectamente, para a contenção da pirataria, como a SOLAS<sup>11</sup> e o Código ISPS<sup>12</sup>.

Já no que tange a instrumentos de âmbito regional, dois acordos de 2004 têm alcançado notáveis resultados na sua área geográfica de implementação: o *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery* (ReCAAP), acordo inter-governamental regional para o combate à pirataria na Ásia e o *Malacca State Sea Patrol Arrangement* limitado ao Estreito de Malaca.

Finalmente, existem outras medidas, de natureza pontual e vigência limitada. É o caso da Acção Comum 2008/851/PESC (NOV2008), pela qual a União Europeia aprovou a “EUNavFor Somália – Operação Atalanta”, operação militar conjunta para prevenção e repressão de actos de pirataria e assalto à mão armada ao largo da costa da Somália. Também o Conselho de Segurança das Nações Unidas aprovou Resoluções<sup>13</sup>, que permitem às Armadas de países mandatados a entrada no mar territorial somali, com o objectivo de evitar e punir os actos de pirataria nessas águas. Nestas Resoluções assentam as operações da NATO, “*Allied Provider*” (2008), “*Allied Protector*” (2009) e “*Ocean Shield*” (2009/2012).

---

<sup>9</sup> International Maritime Bureau, organismo especializado que se integra na International Chamber of Commerce de Paris.

<sup>10</sup> *International Maritime Organization*. A Organização Marítima Internacional é uma secção especializada das Nações Unidas para as questões marítimas.

<sup>11</sup> *Safety of Life at Sea*. Na sequência do naufrágio do paquete *Titanic*, em 1912, reuniu uma primeira conferência que aprovou, em 1914, um texto sobre a segurança da navegação marítima. Este, porém, não produziu qualquer efeito, em virtude da eclosão da I Guerra Mundial. Só em 1929 é que foi aprovada a primeira Convenção, seguida de novos textos em 1948, 1960 e 1974, a que se aditaram, posteriormente, algumas emendas.

<sup>12</sup> Após os atentados de 11 de Setembro de 2001, a comunidade marítima internacional, até então centrada primordialmente nas questões de *maritime safety*, canalizou as suas preocupações para a *maritime security*, procurando incrementar a segurança dos navios e das instalações portuárias relativamente a actos terroristas. Em 2002 e sob os auspícios da IMO, realizou-se uma conferência diplomática que adoptou o *International Ship and Port Security Code* ou Código ISPS, integrado na Convenção SOLAS.

<sup>13</sup> Cfr. Resoluções CSNU 1816, 1838, 1846 e 1851, de 2008, e 1897, de 2009.

### 3. O combate ao terrorismo

O terrorismo é um tipo de crime que se distingue de outros por assentar em motivações políticas, ideológicas e/ou religiosas, por atingir alvos aparentemente aleatórios ou indiscriminados, apenas com o fim de disseminar medo, de modo a obter proveitos dos seus verdadeiros alvos, e por ter efeitos desproporcionados em relação ao resultado físico concreto.

No que se refere aos meios jurídicos de prevenção e repressão ao terrorismo marítimo, alguns deles já foram enunciados, porquanto se aplicam também à pirataria. Mas há outros específicos, entre os quais tem basilar importância a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo Adicional para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental (Roma, 1988)<sup>14</sup>, cujos textos foram revistos em 2005 por Convenção de igual nome<sup>15</sup>.

Em nome de maior eficácia no combate ao terrorismo que subjaz a todo o corpo das Convenções SUA, esta só excepcionalmente reconhece aos Estados faculdades, impondo-lhes, antes, obrigações que ultrapassam em muito aquele vago dever previsto na CMB em matéria de combate à pirataria. Na verdade, no que respeita ao terrorismo marítimo, o legislador foi bem mais longe e mais fundo, pois exige aos Estados a punição dos actos criminosos aí elencados, a prevenção dos mesmos, mediante medidas de controlo e fiscalização, a informação atempada do Secretário-geral das Nações Unidas e de outros Estados potencialmente alvo dos actos terroristas e, finalmente, a colaboração na extradição de terroristas e nos respectivos procedimentos criminais a que estes sejam submetidos.

O legislador de 2005 tomou em consideração as Convenções SOLAS e o Código ISPS e introduziu na redacção anterior uma maior preocupação de definição e alargamento do seu âmbito de aplicação e dos meios de prevenção, o aumento do elenco dos crimes aí previstos, o alargamento da extradição a todos eles e o reforço dos meios de colaboração entre os Estados signatários.

Pode perguntar-se se as Convenções SUA não se aplicam a todo e qualquer acto ilegal contra a segurança da navegação marítima e se não poderão portanto ser usadas também contra a pirataria. Há quem entenda que, sendo estas posteriores à CMB, teria esta sido implicitamente revogada em matéria de pirataria. Tem de se reconhecer que os mecanismos jurídicos disponibilizados por qualquer das redacções da Convenção SUA são bem mais eficazes que as tímidas medidas implementadas pela CMB e que, portanto, seria conveniente a sua extensão à pirataria e não apenas aos actos de terrorismo marítimo para que foram idealizadas. Todavia, ponderosos argumentos de interpretação jurídica apontam para a exclusão da pirataria do âmbito de aplicação da Convenção SUA.

<sup>14</sup> A *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of the Maritime Navigation*, normalmente designada por Convenção SUA, foi aprovada na sequência do atentado terrorista de 1985 contra o paquete *Achille Lauro*.

<sup>15</sup> A nova versão da Convenção SUA decorreu dos atentados terroristas de 11SET2001.

Em primeiro lugar, as duas versões da Convenção SUA foram motivadas e inspiradas exclusivamente por actos terroristas, sendo o objectivo do seu combate repetidamente manifestado nos seus textos. Acresce que estas Convenções nunca se referem à pirataria, pese o facto de a tipificação dos crimes nela previstos ser bastante ampla. Porém, é princípio geral de Direito Penal que os crimes têm de ser, taxativamente, enumerados, não podendo haver interpretação extensiva dos tipos de crime existentes. Finalmente, são os próprios preâmbulos das Convenções SUA de 1988 e de 2005 a declarar que os seus articulados são alheios a todas as matérias que neles não estejam expressamente consideradas, o que é o caso da pirataria que, em momento algum, aparece referida ainda que de forma indirecta. Parece ser assim de concluir que estas Convenções não se aplicam à pirataria, mas, atenta a sua preocupação com a segurança marítima e o seu escopo de repressão e punição de actos ilícitos dirigidos contra a navegação, integram o conjunto de instrumentos que, de forma mediata, propiciam um ambiente internacionalmente hostil à prática de actos de pirataria.

#### 4. Conclusões

Autênticas *joint-ventures* do crime intensificam o sentimento geral de insegurança nos mares, que estrangula a princípio da liberdade e retira importantes recursos à Comunidade Internacional, por via do aumento dos prémios de seguro e dos custos de protecção dos navios, da alteração das rotas de navegação e do conseqüente encarecimento dos preços dos bens para o consumidor. A isto o Direito tem dado uma resposta lenta e fraca, quantas vezes “a reboque” dos acontecimentos e quando fustigado pela pressão da opinião pública. Porém, é de sublinhar a preocupação de congregação de um crescente número de actores de Direito Internacional na prevenção e repressão dos actos ilícitos e criminosos que ameaçam os princípios de segurança e de liberdade dos espaços marítimos.

Mas há que ser realista: por mais corajosos e eficientes que sejam os mecanismos jurídicos, por si só nunca lograrão dominar estas ameaças. Como vaticinava Mahan, impõe-se a seu lado uma adequada presença de forças navais, com o objectivo estratégico e tático de controlo dos mares. Mas também não chega reduzir este combate à batalhas jurídicas nas salas de audiências e navais no teatro marítimo. Ele também deve ser feito em terra, através de maior justiça na repartição da riqueza, do desenvolvimento sustentado de todas as regiões e da erradicação da pobreza, afinal, o maior objectivo da Política.

# A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO E A IMPORTÂNCIA DO TRABALHO DE PEDRO DE SANTARÉM, CONSIDERADO COMO O “PAI DO SEGURO DE RISCO MARÍTIMO”, PARA O SEU ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Comunicação apresentada pelo académico  
Bernardo de Sá Nogueira, em 17 de Julho

## INTRODUÇÃO

Ao ser convidado para apresentar uma comunicação neste ciclo de palestras da Academia de Marinha sobre o Direito Marítimo, escolhi como temas os da evolução histórica do conceito de seguro, e da importância do pensamento de Pedro de Santarém para a fixação jurídica do seu conteúdo, pelas seguintes razões:

- 1<sup>a</sup>) A contribuição que, para o desenvolvimento do referido conceito, teve um trabalho do único autor português internacionalmente considerado como texto de referência no campo do Direito Comercial Marítimo, o jurista do Século XVI, Pedro de Santarém, considerado, como acima se referiu, como o “Pai do Seguro de Risco Marítimo”, ou, noutra formulação, como o “Pai do Seguro Marítimo”.
- 2<sup>a</sup>) As regras jurídicas reguladoras do contrato de seguro marítimo são de crucial importância para o direito comercial marítimo, embora não tenham aplicação em relação aos navios de guerra, porque o Estado, por natureza, ainda não pode recorrer à figura de contrato de seguro relativamente aos seus bens, embora já o possa fazer em relação àqueles submetidos ao “Regime Empresarial Estatal e Municipal do Estado” (Lei 88-A/97, de 25 de Julho, e Decreto-Lei 558/99, de 17 de Dezembro, alterado já pelos Decretos-Lei 300/2007, de 23 de Agosto, e 64-A/2008, de 31 de Dezembro).
- 3<sup>a</sup>) A essência do contrato em causa é a determinação da natureza do “risco” de perda ou danificação de bens, e da maneira de imputar o prejuízo sofrido a alguém, razão pela qual tem de ser tido em conta que foi a estruturação do seguro marítimo que esteve na origem dos diferentes outros tipos de seguro (de vida, de responsabilidade civil, automóvel, aéreo, de prédios, de colheitas, contra fogo e outras calamidades, etc.), do que decorre a importância daquele para a análise das situações abrangidas por todas estas últimas realidades (mesmo quanto a diversos aspetos relacionados com a perda ou danificação dos bens próprios do Estado, considerado como entidade soberana), para a proteção contra a potencial ou eventual perda, no todo ou em parte, de bens ou direitos, e para

a determinação de quem suporta o prejuízo resultante da produção dos eventos danosos decorrentes da ocorrência de um ou de vários “riscos”.

Quanto à gênese, no entanto, da necessidade de elaboração da figura do “seguro”, temos de reconhecer que a mesma resultou, no Direito Romano, da regulamentação de uma situação anômala para a estrutura do mesmo, respeitante a uma hipótese de “risco” de natureza terrestre, e que deu origem às Leis “*De prediis curialibus*”, e “*Periculum Pretium*”, feitas no período dos Reis, isto é, entre 700 e 600 anos, antes de Cristo, criadas para resolver a situação do proprietário cujo prédio pode ruir em virtude do péssimo estado do prédio vizinho, situação esta que deu origem a um meio processual específico, chamado “*Actio de Damno Infecto*”, isto é, a “ação relativa à defesa do primeiro proprietário contra o “risco”, ou “perigo iminente” de perda (o termo “infecto” quer dizer que respeita a um resultado danoso iminente, mas que ainda se não produziu).

Ao falarmos, porém, de “risco”, temos de ter a noção de qual o sentido do termo e qual o seu alcance no mundo das relações entre os seres humanos, para além de, para o conceito de “seguro”, aquele ter necessariamente uma natureza aleatória (os latinos tinham, inclusivamente, duas expressões bem diferenciadoras do “risco” e da “morte” – “*Periculo an atquae quando incertus est*”; “*Mors incerta quando, sed semper certa est*”, isto é, “o perigo ou risco é sempre incerto, quer quanto à sua verificação, quer quanto á ocasião ou tempo em que, eventualmente, se verifica”, e “a morte é inevitável, mas é incerta a altura em que ela se verifica”, diferença esta que explica que só depois de um começo de elaboração de algumas regras de estruturação do contrato de seguro marítimo, relativas ao “risco” de perda ou dano das mercadorias transportadas pelo transporte sobre a água, se tenha aceitado a ampliação do conceito sobre a qualidade dos bens suscetíveis de serem abrangidos pela figura do aludido “risco”, por forma a abranger a perda da vida das pessoas transportadas por via marítima, em situações de naufrágio ou de queda no mar, etc.), e, nessa qualidade, podemos desde já referir que o conceito em análise se desenvolve a partir da filosofia de que um direito real (sobre coisas) de alguém, tem natureza tendencialmente absoluta, do que resulta a regra de que, se se verifica uma situação de violação do mesmo, ou existe alguém que pode ser responsabilizado por esta, ou existe incúria (negligência) do proprietário do dito direito, ou a lesão se deve à ocorrência de um caso fortuito.

O resultado desta posição filosófica é o de que o dano indemnizável relacionado com a “violação” de um determinado direito de alguém, só pode ser considerado como suscetível de beneficiar de um ressarcimento decorrente de um contrato de seguro, se e quando, tal “violação” seja decorrente de uma situação fortuita, requisito este que implica, em cada caso concreto, a análise sobre se ele se pode, ou não, na Europa e na bacia Mediterrânica, enquadrar na figura do “caso fortuito”.

## A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DO CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Alguns autores indicam como formas primitivas do seguro as “cautelas”, adotadas há alguns milhares de anos, pelos marinheiros fluviais chineses, ou pelos condutores de

camelos ou de burros, no sentido de distribuírem por diversos barcos ou animais, próprios ou alheios, as mercadorias de diferentes proprietários comerciantes, com a finalidade de diminuir os riscos de perda, de roubo, ou de morte, dos meios de transporte que utilizavam, mas tal posição é incorreta, pois as descritas situações têm como única finalidade o aumento da probabilidade da não produção dos riscos de uma perda total das mercadorias que lhes foram confiadas ou, mesmo, das que lhes pertencem, e que se destinam à venda no local do destino. Tais formas, assim, não têm como objetivo o ressarcimento do prejuízo sofrido em virtude da real verificação do risco, pois é precisamente esse ressarcimento que é o núcleo da finalidade da existência do contrato.

Uma outra figura tem sido apontada como uma das modalidades do contrato de seguro: as “mútuas”, de comerciantes, de seguros, etc., e refere-se, com frequência, a criação, em 1293, pelo Rei D. Dinis, de uma mútua marítima, para a qual o primeiro contribuinte, a pagar o correspondente “prémio”, foi o próprio Monarca, mútua esta que, por Lei de D. Fernando, de 1367, começada a vigorar, segundo se julga, em 1370, passou a ter o nome de “Companhia das Naus”, a qual era composta, obrigatoriamente, por todos os barcos com arqueação bruta mínima de 50 tonéis (o tonel correspondia a 840 litros, ou duas pipas, ou, na medição por almudes, a um valor entre 22 e 25 almudes, consoante a respetiva capacidade, variável segundo as localidades), para a qual entraram, também, os barcos do Rei, e para cuja entrada os navios pagavam a quantia de duas coroas por cento da respetiva tonelagem. A Companhia, porém, desaparece, como tal, com a situação da guerra civil do período de 1383/1385, mas ter-se-á mantido com alguns aspetos de mutualismo, rapidamente transformados, no que respeita ao pagamento da contribuição inicial, no pagamento de uma taxa para a Câmara de Lisboa, pela utilização do porto e da acostagem, devida pela fabricação de navios novos, como resulta da circunstância curiosa da existência de três “posturas” de D. Manuel, a isentarem do respetivo pagamento os donos de três barcos que estavam a construir, por os mesmo se destinarem a substituir outros que tinham naufragado, como se verifica através da leitura do *Livro das Leis e Posturas*, editado no século passado pela aludida Câmara. (A título de mera curiosidade, e para se ver como a História se repete, neste ano de 2012, passou a fazer parte do nosso Direito uma Directiva da União Europeia em que se exige que os navios admitidos à circulação marítima na Europa, tenham, pelo menos, 300 toneladas de arqueação bruta, e seguro de risco de navio válido, para além de outros requisitos de navegabilidade – Decreto-Lei 50/2012, de 2 de Março).

A existência das mútuas de seguros marítimos, tem sido considerada, muitas vezes, como correspondente a uma específica modalidade de seguro, enquanto outros autores se opunham a esse enquadramento legal, com o fundamento de que a própria estrutura do contrato de seguro pressupõe que o encargo de assunção do pagamento dos danos, se e quando o risco da sua produção se concretiza, implica que tal responsável seja uma pessoa ou entidade diferente da do beneficiário do seguro, mas no nosso Direito atual (Regime Jurídico do Contrato de Seguro, constante do decreto-lei 72/2008, de 16 de Abril), o problema não se pode colocar, uma vez que, nela expressamente se indica que o “regime” em causa é aplicável, com algumas alterações, à atividade das referidas “mútuas”.

Em harmonia com o que foi exposto, a apreciação da evolução do conceito em causa será feita apenas, nesta fase, em função das regras legais gregas e latinas que foram sendo criadas a partir de mil anos antes de Cristo e se tornaram dominantes na Europa e na bacia Mediterrânica, e não pelas leis dos egípcios, fenícios, e judeus, em virtude de não terem deixado leis escritas sobre a matéria, ou pelos chamados “povos bárbaros” que surgiram depois do Império Romano, por as leis por eles deixadas terem sido copiadas de diversas disposições já existentes no Direito Romano.

Igualmente se não fará referência às leis mercantis inglesas, porque, embora elas tivessem sido feitas, em vários domínios, antes das relacionadas com o Direito Romano (haja em vista uma específica regulamentação de “seguros” destinados ao pagamento de uma soma pela perda de vida e para a libertação dos detidos pelos turcos ou pelos mouros, a *Casualty Assurance des Chambres et Coutiers*, de 1300, feita muito antes das principais obras sobre o tema, como a de Pedro de Santarém, no começo da segunda metade do século XVI) as mesmas tiveram a sua génese na sedimentação resultante da aceitação, ao longo dos tempos, dos usos e costumes dos comerciantes e marinheiros, esquema este de produção do Direito totalmente oposto ao das filosofias legislativas grega e latina, para as quais o Direito e as Leis tinham de ser a emanção da vontade dos Governantes (o Povo, em assembleia democrática, o Rei, o Senado, ou o Imperador, na sua qualidade de Deus vivo e supremo senhor da formulação e aplicação das regras jurídicas, ou para conferir valor legal a determinado costume através das fórmulas “Costume He”, ou “Costume Antigo He” que vieram a ser utilizadas pelos nossos Reis nas diversas “Ordenações” que nos regeram como Direito escrito).

A omissão da referência ao Direito Inglês, todavia, terá de vir a ser colmatada, a final, e para os tempos modernos, se e quando se configurar a necessidade do estudo e da aplicação, mais ou menos pontual, de normas do Direito de inspiração britânica, por terem passado a constituir o regime considerado como o universal, quanto a diversos aspetos dos Direitos, Marítimo ou, mesmo, Comercial não marítimo. Veja-se, por exemplo, a Convenção das Nações Unidas sobre aspetos jurídicos e sua documentação, e contrato de seguro marítimo, no âmbito da UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – em que existem regras a determinar a adoção, em determinadas circunstâncias, das apólices da Lloyd’s.

A análise dos dois regimes jurídicos apontados permite-nos determinar certas alterações do sentido de termos e locuções usadas correntemente na linguagem comercial marítima, ou das próprias figuras jurídicas de que essa linguagem se serve, resultantes da ação do tempo e das correspondentes circunstâncias, como, a título de exemplo, se passa a indicar:

- 1ª Numa brilhantíssima comunicação feita nesta Academia pela Mestre Alexandra von Molly, recebeu-se a informação de que, segundo a lei internacional vigente, o crime de pirataria só pode ser cometido no mar (ou no ar, se se tratar de pirataria aérea), e exige uma ação violenta de terceiros, não viajantes ou tripulantes do navio ou aeronave que dele seja vítima, e exige a intervenção de, pelo menos,

mais um navio ou um avião. Nada de mais correto, efetivamente, em função das leis atualmente existentes.

No entanto, no século XVI, Pedro de Santarém (obra publicada em 1552), distingue entre “piratas do mar” (aqueles que são agora considerados como “piratas”), “piratas da terra”, e “piratas da areia” (respetivamente aqueles que, de forma violenta, atacam um navio atracado ao cais, e os que atacam o navio, de madeira, que está “varado” na praia, para a execução de tarefas de limpeza, calafetagem, pintura, etc., do seu casco). A razão da sua eliminação no direito atual é extremamente simples: aquelas figuras, da “terra”, e da “areia”, já eram objeto de previsões autónomas e completas, a saber – o ato violento do capitão ou comandante do navio, era tipificado pela “*Ribaldaria*”; - o ato violento dos tripulantes ou de passageiros, contra a autoridade do comandante, estava enquadrado no crime de “*Motim*” (de que o exemplo mais conhecido foi o chamado “*Motim da Bounty*”); - os atos não violentos de apropriação de bens transportados, praticados com o intuito da obtenção de um lucro ilegítimo, em prejuízo dos respetivos proprietários, correspondiam às figuras da “*Barataria do Capitão*”, da “*Barataria da Tripulação*”, ou da “*Barataria de ambos*”, isto é, a venda ao “desbarato”, abaixo do valor real dos bens ilegítimamente subtraídos.

- 2<sup>a</sup> Dos cerca de 180 Estados Gregos (mini ou micro Estados, que falavam basicamente a mesma língua – o grego), houve um, a República de Rodes, que se tornou a principal Potência Marítima do Mediterrâneo entre os anos 1000 e 500 antes de Cristo, e que produziu variada legislação sobre navios e sobre comércio marítimo, cujos originais se terão perdido, embora deles e do seu texto tenham sido feitas citações quase integrais de muitas das respetivas leis, quer em textos gregos, quer por juristas latinos. Todos os correspondentes excertos foram analisados por Pardessus, um historiador e investigador francês do século XIX, e publicados no primeiro volume da sua *Collection de Lois Maritimes Antérieures au XVIII Siècle*, e totalizam 72 fragmentos (dos quais um prevê cerca de vinte hipóteses).

Neles não se encontra matéria diretamente relacionada com o seguro marítimo, embora dois dos textos, de resto e, pelo menos aparentemente, contraditórios entre si, possam ser considerados como ligados aos problemas derivados do “risco”.

Afirma-se num, que numa situação de risco, por força da tempestade, ou da quebra do “mastro grande”, o “Capitão” reuniria um “consílio” com os tripulantes e com os passageiros (comerciantes que transportavam as respetivas mercadorias), para se decidir sobre o “alijamento”, total ou parcial, da carga, para assim se conseguir salvar o navio. Seria lançada ao mar a carga daqueles que assim tivessem decidido, com inclusão do próprio “Comandante”, no caso de este ser, igualmente, comerciante, o que era o mais frequente na altura. Os proprietários da carga alijada, sofreriam o dano da perda dos seus bens atirados ao mar ao passo que os que não tivessem aceite o alijamento, poderiam auferir os lucros da sua futura venda, no caso de a embarcação conseguir chegar a um porto.

No outro, numa situação idêntica de “risco”, o comerciante que deitasse ao mar a sua mercadoria, mesmo que fosse muito valiosa, e conseguisse com tal alijamento salvar o navio, os outros comerciantes, a tripulação, e a restante carga, teria direito, como benemérito salvador, a ser ressarcido do valor dos bens que perdera com o lançamento ao mar, através da repartição equitativa do correspondente encargo por todos os outros comerciantes quer fossem só passageiros, quer fossem o Capitão ou os Tripulantes que igualmente possuísem a qualidade de comerciantes (Esta lei foi, depois, talvez perto de mil anos mais tarde, incluída numa legislação de um dos já mencionados “Povos Bárbaros”, manifestamente através da absorção da correspondente matéria pelo Direito Romano).

Como se vê, é difícil concluir pela harmonização destas duas leis, manifestamente, criadas em épocas distintas da formulação das correspondentes regras.

A legislação “Rodesiana”, todavia, reveste-se de muito interesse para o Direito Comercial Marítimo, relativamente a outros aspetos, como a indicação de que muitos dos comerciantes faziam um contrato de sociedade com o “Capitão”, ou com alguma tripulante, desde que autorizado por aquele, por forma a contribuírem monetariamente para as despesas da viagem (numa situação que veio a ser enquadrada, umas vezes, no contrato de sociedade, e outras, na figura designada por “Seguro à Ventura”, “*Préstamo a la Gruesa*”, ou “*Prêt à la Grosse*”, enquadramentos legais estes que, com o tempo, vieram a ser considerados como modalidades do “Seguro de Risco Marítimo” (Neste contrato, o comerciante emprestava ao segurador – em princípio o Comandante do navio – as importâncias necessárias para a viagem, e, se a carga chegasse ao porto de destino, o dinheiro entregue pertenceria ao “segurador”, mas, se não chegasse, teria o segurador que devolver aquilo que lhe havia sido entregue. Mais tarde, todavia, a garantia de pagamento a cargo do segurador, no caso de naufrágio, perda da mercadoria, etc., veio a ser reforçada com o recurso à efectivação de uma hipoteca sobre os bens deste, a favor do comerciante dono da mercadoria perdida. O jurista Straccha, ensinava, até, que “*o contrato de seguro entre comerciantes pressupunha a existência de uma hipoteca*”).

Outro dos aspetos de tais leis é o que nos permite verificar que, em regra, os comerciantes faziam a viagem para um para vários dos postos de destino da “carreira” do navio, e, inclusivamente, podiam ajudar a atividade da tripulação, ou, mesmo, complementar esta nas fainas da navegação (o que explica o já referido “consílio” sobre as situações de perigo. E igualmente resulta da leitura dos fragmentos existentes dessas leis, que era o comandante do navio, ou, excepcionalmente, um tripulante (devidamente autorizado pelo comandante) quem assumia o papel de segurador, (mesmo quando o navio lhe não pertencesse), o que seria pouco comum, das “mercadorias”, em cujo conceito se não consideravam o dinheiro ou as jóias pertencentes aos “passageiros”, bem como que, tanto o comandante como os tripulantes, tinham a natureza de comerciantes e podiam, por isso, transportar, as suas próprias “mercadorias”.

Nessas modalidades, com o decurso dos tempos, e o enquadramento posterior nas regras do Direito Romano, o encargo de suportar os prejuízos decorrentes da verificação do evento “risco” (que na terminologia latina tinha a designação de “*Periculum*”, isto é, “Perigo”), recaía, em certas situações, sobre o segurado, noutras era devido, “a meias”

entre o segurado e o segurador, Comandante, tal como os lucros da venda se esta se viesse a efetivar.

Ao mesmo tempo, em variadas situações, o comerciante comprava a viagem, até algum dos portos que o navio iria demandar, ou comprava a viagem para fora da rota normal da embarcação, o que, mais tarde, veio a corresponder ao contrato de fretamento (na modalidade de “fretamento do casco”, que é diferente da de “fretamento global”, em que a própria tripulação e o Comandante são subordinados do “afretador”).

É nesta medida que as chamadas “Leis de Rodes”, adquirem interesse para o Direito Romano, onde vêm a servir como matriz inicial das regras comerciais marítimas deste, dado que o mesmo começa a ser formulado a partir de cerca de 700 anos antes de Cristo.

Efetuada esta breve análise das disposições das Leis de Rodes, e indicado o seu interesse para a compreensão do conjunto temporal das Leis Romanas que se lhe seguiram com início na data indicada e que se foi prolongando até, pelo menos, a primeira metade do Século VI, com a compactação do que já existia e a correspondente ordenação lógica, por temas, feita e mandada fazer pelo Imperador Justiniano (*Digesto* ou *Pandectas, Leges, Institutiones, Decretales* ou *Decreta*), pode-se passar a verificar aquilo que, neste conjunto de legislação, se foi também modificando quanto ao sentido, amplitude, ou, mesmo, denominação que vieram a ocorrer, por ação do tempo, nesse mesmo Direito.

## OS ASPECTOS DO DIREITO ROMANO QUE FORAM SUJEITOS A VARIÁÇÕES MAIS IMPORTANTES DO SEU CONTEÚDO

1º É frequente a afirmação de que a primeira apólice de seguro marítimo foi feita em Génova, em 1347 mas a mesma é completamente errada, pois ela foi, apenas, a primeira apólice escrita em italiano e não em latim, como se usava. Em Florença, por exemplo, foi feita uma outra, em benefício de Genentis Aseus.

E igualmente se costuma dizer que as apólices seriam raras ou nunca teriam existido antes da descoberta do papel, porque, em italiano, o termo “apólice” significaria um pedaço de papel, comprovativo do seguro. Trata-se de mais uma afirmação incorrecta, como se vai ver.

A palavra em causa é de origem grega (“*apóleiçis*”) e significava “documento” ou “prova”, consoante os autores, e, ao passar para latim, com a grafia de “polixa”, ficou a ter o significado de “recibo”, ao mesmo tempo que era obrigatória a sua emissão sempre que passasse a estar na posse de uma coisa, por título não translativo da propriedade, como o empréstimo, o penhor, o mandato, etc., porque a “posse” de um bem era indicativa da sua pertença ao possuidor, isto é, era um elemento de prova de esse bem era propriedade de quem o tinha na sua posse. Daí que tivesse uma posse a título precário tivesse de ter um documento justificativo da sua qualidade, para evitar que o verdadeiro dono viesse intentar uma acção judicial por furto contra si.

A existência do mencionado documento é, assim, muito anterior ao uso do papel, e era escrita em superfície que se prestasse a receber palavras ou caracteres,

e o mesmo era feito em dois exemplares, de que um ficava em poder do dono do bem e o outro em poder do possuidor precário, salvo em dois únicos casos: quando o material em que se consignava o contrato era especialmente valioso, como o pergaminho, a escrita era feita num só exemplar, que depois se rasgava à mão, e de que uma parte era entregue a um dos contraentes, e a outra ao outro, de modo a que só com o perfeito reajustamento das duas partes se pudesse pôr fim ao contrato, ou quando a posse precária recaísse sobre um bem destinado a ser devolvido em local distante, a alguém da confiança ou a mando do dono do bem, como se poderia verificar, por exemplo, com o contrato de fretamento de um navio, situações estas em que igualmente se procedia da mesma forma. O documento em causa passava a ter a designação de “Carta-Partida” em vez de “Apólice”, e, presentemente, essa designação passou a ser específica dos contratos de fretamento marítimo.

- 2º Dois “institutos” (regulamentações jurídicas de um dado sistema de definição concreta de uma situação complexa que é objecto de um específico conjunto de regras legais) que parece terem provindo de regras gregas, mas que foram objecto de aperfeiçoamentos pela legislação latina), merecem especial atenção: aquele que tinha a designação “*Nautico Foenore*”, e o que era designado por “*Adjecticia Pecunia*”, ou “*Ajecticiae Pecuniae*” (Digesto, 22.2, e *Constitutus* 4.33).

Dada a importância dos mesmos para o conceito e para a regulamentação do contrato de “Seguro Marítimo”, passa-se a proceder dos respectivos sentidos através dos tempos, antes de se abordar o problema de quais foram os enquadramentos legais que vieram a traduzir-se na construção jurídica do aludido contrato.

- A) O termo latino “*Foenus*” é, nitidamente, a transliteração fonética do seu homólogo grego “*Fóinos*”, pois o seu significado, quer numa língua, quer noutra, é “avareza” (mais correto, a linguagem atual, “ganância”), e está relacionado com a “usura”, ou cobrança de juros, conduta permitida até uma determinada percentagem, quando a atividade é lícita, ou proibida no caso contrário. Numa outra versão, até, dizia-se que o “Foenus” era “o fruto que se recebia através da usura sobre terceiro”. Na verdade, a “usura” era proibida entre cristãos, entre judeus, e entre maometanos, mas válida, fora de cada grupo religioso, e era válida entre os seguidores de outras religiões, como a romana, do que resultou ter havido períodos temporais em que ela era completamente válida, e outros em que, apesar de proibida, vinha a ser exercida de forma mais ou menos encoberta, escondida sob o nome de preço, frete, etc., com ligação a um contrato determinado, e com taxas de juro fixadas de acordo com a maior ou menor “avareza”, ou “ganância” prestamista (Na literatura mais conhecida, aquele que é fortemente ganancioso, é a personagem do sr. Scroodge, do *Conto de Natal*, de Charles Dickens).

Precisamente para se evitar que o juro cobrado excedesse um valor exagerado, foi

criada, em data próxima da do nascimento de Cristo, a figura do “*Nautico Foenore*”, pela qual, e em relação ao comércio marítimo, se fixou a taxa máxima de 12% anual (correspondente a 1% ao mês), que era o valor mais elevado moralmente aceite. Depois de várias flutuações, voltou a ser refixada pelo Imperador Justiniano, na primeira metade do século VI, nos mesmos 12%, e era o valor mais elevados dos diversos “Foenos” aplicáveis a outros tipos de contrato ou de situações suscetíveis da sujeição potencial a fatores de “risco”, ou, com recurso a outra linguagem, sujeitos ao “perigo” da produção de danos.

Toda esta evolução originou o facto de que a locução em causa tivesse passado a ser considerada como sinónima de “usura”.

- B) No que respeita à figura da “*Adjecticia Pecunia*”, devemos ter presente que ela respeitava, inicialmente, ao dinheiro que o comerciante, nas situações de sociedade, de constituição de um contrato de mandato (procuração), conferido ao Comandante, de empréstimo normal, ou de “Empréstimo à Ventura” (“*Préstamo a la Gruessa*”), entregava ao comandante do navio o dinheiro que este iria gastar com as despesas normais de aprovisionamento da viagem, como a compra de alimentos, o pagamento aos tripulantes, e outras, mas que mais tarde, passou também a ser referida à desvalorização da moeda, decorrente do valor do ágio, quando ela, num porto, era trocada pela moeda local, para a compra de novas mercadorias.

Por isso, é necessário determinar qual dos sentidos em que, em cada caso a expressão é utilizada, embora seja natural que se trate do primeiro quando a situação concreta é referida pelos autores como enquadrável nalguma das quatro leis que se lhe referem do capítulo “*De Nautico Foenore*” da compilação denominada “*Digesto*”.

Também a ela se aplicava taxa máxima de juro idêntica à permitida ao “*Nautico Foenore*”.

### **A MULTIPLICIDADE DE ENQUADRAMENTOS JURÍDICOS PARA A CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE SEGURO, E AS DIFERENTES SOLUÇÕES ENCONTRADAS PELAS DIVERSAS COMUNIDADES NACIONAIS E COMERCIAIS**

Como já foi referido, o Direito Romano era criado unicamente pelo Governante, com exclusão de qualquer possibilidade de as normas legais poderem surgir pela via do costume.

Tal sistema tinha como consequência o imobilismo dos conceitos e dos textos constantes das referidas normas, o que implicava que as novas situações que aparecessem a necessitar de enquadramento legal, ou não tivessem possibilidade de entrar na esfera do Direito legislado, ou tivessem de ser enquadradas na norma já existente que maiores semelhanças apresentassem com um qualquer direito já estruturado pela lei pré-existente.

É este condicionalismo filosófico-legal que acaba por conduzir à situação anómala de, quando se sente a necessidade de criar um conjunto de regras jurídicas para o correto funcionamento das figuras do contrato de seguro marítimo, do risco ou perigo, do ressarcimento dos danos, do apuramento da eventual responsabilidade pela ocorrência dos danos, e da determinação dos limites a dar àquilo que pudesse ser havido como “caso fortuito”, se andar a procurar e a escolher qual dos direitos já criados mais pareenças teria com aquelas novas realidades.

É, assim, por tais motivos, que, ao pretendermos ter uma noção do que poderia ser encarado como a visão da Baixa Idade Média, ou dos primórdios do Renascimento, em relação àqueles novos problemas, nos deparamos com os seguintes enquadramentos legais, adotados por uma ou mais comunidades:

- 1º – O contrato de seguro traduz-se num seguro de prémio, isto é, é um contrato de jogo, destinado a obter um prémio através da sorte, e engloba uma promessa, feita pelo segurador, do seguinte teor – *“Se eu te transportar a mercadoria a são e salvo, até à data «xis», pagas-me «y». Se não, então pago-te eu”*.
- 2º – O contrato em causa é um contrato de “risco” ou de “empréstimo de risco”, *“por meio de um empréstimo feito com o comandante, para quando o navio está imobilizado e/ou não pode navegar, para que este me pague o valor da minha mercadoria, no caso de perda dela”*.
- 3º – O contrato é um contrato de “empréstimo sob condição”, *de natureza simulada (mas com recebimento do valor do respetivo prémio e dos juros), feito pelo segurador, do recebimento da soma segurada, e com promessa de restituição, num certo prazo, caso a mercadoria chegue são e salva ao porto de destino, situação em que o segurador nada mais tem a pagar. Mas, se a condição se não cumprir, o segurador entrega ao segurado a quantia que simulou ter recebido*.
- 4º – O contrato é um contrato de *compra do navio pelo segurado, com pagamento diferido. Se se cumprir o prazo e o navio estiver são e salvo, o contrato é anulado. Se se não cumprir, o pretendo comprador paga ao pretendo vendedor a importância devida, isto é, a indemnização. É um contrato muito próximo, para não dizer que é a matriz inicial do contrato de fretamento do navio*.
- 5º – O contrato é um *contrato de usura, sujeito às regras desta*.
- 6º – O contrato é um *contrato de penhor, constituído pela importância do prémio, a qual será devolvida ao segurado se o navio não chegar são e salvo, ou passará a pertencer ao segurador no caso contrário*.
- 7º – O contrato é um *contrato de compra do risco, e de eventual venda da esperança do risco, caso o dano se verifique ou não*, posição esta defendida por Pedro de Santarém que mais adiante será desenvolvida (cf. a “*emptio spei*”, in Digesto 18.1.8.1).
- 8º – O contrato é um contrato de “*compra a retro*”, *ou seja, um contrato de compra, feito com a cláusula de revenda ao primitivo vendedor (deduzidas as despesas e o frete), se houver bom termo, e de proceder ao pagamento do preço, se houver naufrágio ou perda dos bens*.

- 9º – O contrato é um *contrato promessa de transmissão da posse ao segurador, de caráter inicialmente religioso e de honra, e de assunção do compromisso de restituição dessa posse ao segurado, deduzidas as despesas, se tudo correr bem, ou de pagar os danos, isto é, o valor das mercadorias, no caso contrário.*
- 10º – O contrato é um *contrato de mandato ou comodato (Procuração), conferido pelo segurado ao segurador (Comandante) para transportar e vender os seus bens, a troca de uma remuneração. (Nalguns casos, verificar-se-ia um mandato forçado pelo transportador das barças e barcas de transferência dos bens para desembarque em terra, com o pedido lextorsão, como pagamento pelos seus serviços, do “beveragio”, ou “gorgeta”.*
- 11º – O contrato é um *contrato de mútuo (empréstimo gratuito), acompanhado de um contrato de transporte.*
- 12º – O contrato é um *contrato de mútuo oneroso, com recebimento de juros e, eventualmente, com usura.*
- 13º – Além destas, outros enquadramentos foram feitos, a partir do entrelaçamento de dois ou mais dos atrás indicados, o que bem demonstra a capacidade imaginativa dos juristas da época, com o fito de conseguirem encontrar o enquadramento das novas realidades no espartilho legal então vigente.

É neste emaranhado confuso de equiparação dos conceitos de seguro e de risco a figuras legais pré-existentes que os juristas começam a tentar unificar a estruturação das novas situações, exigida para bem de um correto entendimento das necessidades de criação de um modelo que possa servir de matriz para a resolução dos problemas criados pelo desenvolvimento exponencial das atividades relacionadas com o comércio marítimo.

Surgem, por isso, pelo menos, as tentativas, incompletas, de estruturação do seguro marítimo, como, na Itália, “*Ordenanza*” de Pisa, de 1318 ou 1385, conforme os autores, e aplicável na respetiva região, ou na Espanha, e aplicáveis apenas aos conceitos de enquadramento jurídico seguido nesse País, especialmente em Barcelona, uma regulamentação, as “*Ordenanzas de Seguros Marítimos de Barcelona*”, publicadas em 12 de Abril de 1952, e alteradas em 21 de Novembro de 1435, 21 de Novembro de 1452, 14 de Novembro, e 18 de Junho de 1484, e, com caráter extensivo, abrangente de toda a realidade, a obra de Pedro de Santarém, publicada em 1552, sob a designação de “*Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus Mercatorum*”, seguida, depois de 1556, pela obra de Benevenuto Straccha “*Tractatus duo de Assecurationibus ...*”. Só poucos anos mais tarde, veio a aparecer o conhecido “*Guidon de la mer*”, de Rouen (1556/1584).

É o trabalho de Pedro de Santarém que é considerado como aquele que, por ser o primeiro a focar pormenorizadamente os conjuntos de situações em que, no comércio marítimo, a produção de danos nas mercadorias transportadas, em função da concretização de um “perigo”, ou “risco”, gera a responsabilidade civil do segurador, com base na ocorrência de um caso fortuito (cuja caracterização é igualmente estabelecida exaustivamente por Santarém), ou a desresponsabilização daquele, em resultado da existência de culpa, de terceiro ou do próprio segurado.

É, efetivamente, a análise profunda e completa feita por Santarém que lhe confere o título de “Pai do Seguro Marítimo”, pois não vieram a ter aceitação da comunidade internacional, tanto a solução propugnada por Straccha (o contrato de seguro teria a natureza de um contrato de mandato, na medida em que seria esta a forma mais utilizada pelos comerciantes, seguradores, e marinheiros do porto de Ancona, terra da sua naturalidade), como a defendida por Santarém (o contrato de seguro seria um contrato complexo, de prestação de um serviço, pago, do segurador, relacionado com a avaliação da probabilidade de ocorrência do risco, de compra da potencial e futura ocorrência do Risco, cujo preço seria a importância recebida em função do contrato anterior, e um contrato de compra da perda da esperança da não produção do “risco”, pelo segurado, se, no final, o acontecimento “risco” se viesse a produzir).

A mesma comunidade, na verdade, veio a aceitar a posição de que o contrato de seguro tinha a natureza de um empréstimo, por ser aquele que mais se aproximava da aparência com uma “venda”, que o seguro parecia ser, mas em que se não podia integrar, quanto mais não fosse por serem proibidos os contratos simulados.

É, nitidamente, o peso da tradição das velhas leis de Rodes, em que a transmissão da “posse” das mercadorias alheias, sem correspondente transmissão da propriedade delas, se fazia para o “Capitão”.

Na verdade, mesmo depois de o “Capitão” ter deixado de poder ser o segurador das mercadorias, de terem surgido os “*Seguradores profissionais*”, individuais ou coletivos, os “*Corretores*” ou angariadores de seguros, e os “*Correspondentes*” (pessoas residentes na área de um porto, que atuam como procuradoras de comerciantes estabelecidos num País diferente, como, por exemplo, aqueles que, estabelecidos em Lisboa, no Século XVI, e anteriormente, representavam os interesses comerciais dos Sforzi, ou outros grandes comerciantes, dos quais eram parentes), a terminologia antiga manteve-se, mas com profunda alteração dos sujeitos jurídicos a que as figuras legais se destinam.

É esta alteração do significado que vem a permitir que o termo “*empréstimo*” tenha deixado de ter como um contraentes o “Capitão do navio”, substituído pelo “Segurador” (quer a título individual, quer com a natureza muito mais frequente, de “Sociedade de Seguros”).

Efetivamente, só assim se compreende que se tenha aceite e mantido o conceito de que o “Seguro”, correspondia a um “Empréstimo”, como veio a ocorrer, no nosso País, com os Alvarás de 13 de Novembro de 1756, § 22, e de 24 de Julho de 1793, citados, em nota, a pgs. 48 das *Primeiras Linhas do Direito Commercial deste Reino*, do Bacharel Porfírio Hemetério Homem de Carvalho, editadas em Lisboa, em 1815, em meu poder, ou com o artigo 628º do Código Comercial de Veiga Beirão, de 1888, que ainda se encontra em vigor.

Todas estas alterações semânticas devem, assim ser tidas em consideração quando pretendemos estudar a evolução do contrato de seguro e das suas variantes, bem como de várias das suas cláusulas acessórias, como as respeitantes à variedade da garantia abrangida pelo seguro especialmente o marítimo (cláusulas: FOB (Free on Board, - isto é, o seguro abrange o transporte da mercadoria até esta passar sobre a amura do navio; FOBs (*Free on Board stowed and strimmed*, - ou seja, até à efetivação da “estiva”; FCA (*Free*

*Carrier* ou Franco transportador, que respeita à entrega ao transportador num lugar que se não situe na rota do navio, frequentemente sob a forma de contrato multimodal – contrato pelo qual a mercadoria já está coberta pelo seguro, mas é entregue num terminal de carga antes da chegada do navio; “*Roll-On/Roll-Off*”, ou de contentores (modalidade em que, para a validade do seguro não interessa a passagem pela amurada do navio; “*FAS*” – (“*Free Along Ship*”, em que, em regra, e para o transporte principal, o tomador do seguro é o comprador da mercadoria, e não o seu proprietário, vendedor da mesma, mas a colocação da mercadoria no porto estipulado e as despesas da exportação recêm sobre o vendedor); e “*CIF*” – (“*Cost Insurance and Freight*” - Modalidade em que o seguro da mercadoria acaba quando esta sai do navio e ultrapassa a correspondente amurada, ou, em determinados casos, é depositada em terra, no porto de destino, variante esta a que, possivelmente, se atribuirá a sigla “*CIFs*” – de “*Cost Insurance Freight and Final Stowage and Trimming*”).

Feita esta breve indicação da história evolutiva do conceito de “Seguro Marítimo”, torna-se importante determinar, na medida do possível, qual o principal conjunto de disposições legais reguladoras do contrato de seguro marítimo vigente no nosso Direito actual sobre esta matéria.

## LEGISLAÇÃO PORTUGUESA SOBRE O CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Regime Jurídico do Contrato de Seguro, aprovado pelo Decreto-lei 72/2008, de 16 de Abril:

**Artigo 1º** – “*Por efeito do contrato de seguro, o segurador cobre um risco determinado do tomador do seguro ou de outrem, obrigando-se a realizar a prestação convencionada em caso de ocorrência do evento aleatório previsto no contrato, e o tomador do seguro obriga-se a pagar o prémio correspondente*”.

**Artigo 32º** – “*A validade do contrato de seguro não depende da observância de forma especial, mas o segurador é obrigado a formalizar o contrato num instrumento escrito, que se designa por apólice de seguro, e a entregá-lo ao tomador do seguro, a qual deve ser datada e assinada pelo segurador*”. (Nota: Verifica-se um erro na terminologia usada, porquanto o termo “forma”, que antigamente, significava o conjunto das formalidades exigidas para a validade de um contrato, tem, na atualidade um sentido simples: a “forma” passou a ser a forma escrita, pois o contrato não escrito passou a ser designado por contrato sem forma, ou “informal”).

**Artigo 155º n.º 2** – “*O seguro de transporte marítimo e o seguro de envios postais são regulados por lei especial e pelas disposições constantes do presente regime não incompatíveis com a sua natureza*”.

A Lei-Quadro dos Seguros (941-B/98, de 17 de Abril), respeitante a “*entidades seguradoras*”, nos seus artigos 4º e 22º indica quais as entidades que não podem ser seguradoras, mas determina a aplicação das suas regras, com algumas modificações, às “*sociedades cooperativas de responsabilidade limitada*”, cujo objeto seja a prática do seguro a favor dos respetivos associados, e a designação adotada corresponde, noutra tipo de expressão, às chamadas “*mútuas de seguros*”.

No Código Comercial de 1888, conhecido como Código de Veiga Beirão, aprovado por Carta de Lei de 28 de Junho desse ano, e na pequena parte ainda não revogada por legislação posterior, são previstos dois tipos de seguros: o “*seguro contra riscos de mar*” (artigos 595º a 625º), como modalidades específicas dentro do quadro normal da legislação geral dos seguros, e o “*contrato de risco*” (artigos 626º a 633º). Este último pode ser considerado como um autêntico “fóssil” jurídico, uma vez que é expressamente havido como um “*contrato de empréstimo oneroso celebrado entre o dono da mercadoria carregada e o capitão do barco, no decurso da viagem, quando não haja outro meio de a continuar*”, e que, no presente, o Capitão não pode ter funções de segurador. É efetivamente um fóssil, por utilizar a terminologia caracterizadora do contrato que era válida até, talvez, meados ou finais do século passado, mas que atualmente não tem a menor possibilidade de ajustamento à realidade securatória existente neste século.

Por fim, e por curiosidade transcreve-se a cópia da apólice tipo (com as menções obrigatórias que nela são exigidas) da companhia inglesa Lloyd’s, de acordo com a qual se está a desenvolver a regra da aceitação internacional das correspondentes regras, sempre que um dos intervenientes do contrato de seguro marítimo tenha qualquer ligação com aquela Companhia.

APÓLICE-TIPO DA LLOYD'S

Anexo I

LLOYD'S S.G. FORM

Lloyd's S.G.  
policy.

BE IT KNOWN THAT \_\_\_\_\_ as well in  
own name as for and in the name and names of all and every other person  
or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in  
all doth make assurance and cause  
and them, and every of them, to be insured lost or not lost, at and from

Upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle,  
apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in  
the good ship or vessel called the \_\_\_\_\_  
whereof is master under God, for this present voyage,  
or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever  
other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be  
named or called; beginning the adventure upon the said goods and  
merchandises from the loading thereof aboard the said ship,

upon the said ship, &c.

and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said  
ship, &c. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle,  
apparel, &c., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived  
at

upon the said ship, &c., until she hath moored at anchor twenty-four hours  
in good safety; and upon the goods and merchandises, until the same be  
there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said  
ship, &c., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any  
ports or places whatsoever

without prejudice to this insurance. The said ship, &c., goods and merch-  
andises, &c., for so much as concerns the assured by agreement between  
the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented  
to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of  
war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and  
countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detentions  
of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality  
soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses,  
and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage  
of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof.

[Sue and  
labour clause.]

And in case of any loss or misfortune it shall be lawful for the assured,  
their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in  
and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and  
merchandises, and ship, &c., or any part thereof, without prejudice to this  
insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each  
one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it  
is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in  
recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered  
as a waiver, or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the  
insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force  
and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in  
Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And  
so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind our-  
selves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the  
assured, their executors, administrators, and assigns, for the true per-  
formance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due  
unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of

[Waiver  
clause.]

IN WITNESS whereof we, the assurers, have subscribed our names and  
sums assured in London.

[Memo-  
randum.]

.. *N.B.*—Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from  
average, unless general, or the ship be stranded—sugar, tobacco, lemp,  
flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds  
per cent., and all other goods, also the ship and freight, are warranted free  
from average, under three pounds per cent. unless general, or the ship be  
stranded.



## RECURSOS NATURAIS DA CROSTA OCEÂNICA PROFUNDA: O FUTURO DE PORTUGAL ESTÁ DO LADO DO MAR

Comunicação apresentada pelo  
professor doutor Fernando Barriga,  
em 11 de Setembro

A investigação oceânica e na crosta que constitui a terra debaixo do mar, exige ferramentas muito diversificadas, algumas delas caríssimas, que são postas permanentemente em alto risco. É complicado fazer investigação no mar, não é complicado dizer como se faz.

Em terra, como facilmente se imagina, não se faz nenhuma operação séria de reconhecimento da crosta terrestre sem, mais tarde ou mais cedo, fazer sondagens. Aquilo que se vê, à superfície, permite-nos formular hipóteses inteligentes, mas para sabermos realmente o que existe no subsolo, temos que fazer sondagens. Estas também se fazem nos oceanos. Há cerca de 40 anos que existe um programa internacional, do qual Portugal faz parte, e que conheço bem. Posso dizer que tenho aprendido imenso e tenho visto o conjunto enorme de sinergias que são necessárias para que o programa funcione bem. Refiro-me ao *Deep Sea Drilling Program*, ao *Ocean Drilling Program* e finalmente ao *Integrated Ocean Drilling Program*, actualmente em curso. Estamos neste momento a meio do IODP, mas em acelerada preparação da fase seguinte do programa.

O plano científico do IODP é realmente notável. Emanado da área das Ciências da Terra, mas altamente relevante para as Ciências da Vida, e para a física do planeta. Toda uma série de questões cuja resolução, cada vez mais, é absolutamente indispensável. O programa actual chama-se “*integrated*” porque há três componentes principais. Há uma norte-americana com o navio JOIDES *Resolution*, outra Japonesa com o *Chikyu*. São navios-sonda, verdadeiras maravilhas da técnica, onde as empresas de perfurações petrolíferas lançam os seus protótipos, os avanços tecnológicos são muitas vezes inaugurados nestes navios. O navio japonês é capaz de trazer para a superfície todos os produtos da perfuração, incluindo o fluido de refrigeração, as lamas, etc., é tudo recolhido para depois se proceder à análise. Por último, a Europa contribui com as plataformas para missões específicas, sobretudo no Ártico e, em locais variados, a profundidades geralmente demasiado diminutas para que os outros navios possam actuar. A Europa é assim um dos três *platform-providers*, juntamente com os EUA e o Japão. O IODP tem ainda vários membros, incluindo a China, a Coreia do Sul, a Índia e o consórcio Austrália – Nova Zelândia. Estão também a ser efectuados esforços para que outros países integrem o Programa, incluindo o Brasil e a Rússia.

As ciências da Terra têm fronteiras, como é compreensível. À superfície da Terra, a Geologia Marinha é a última fronteira terrestre no sentido real – o último local onde podemos ir e nunca ninguém esteve. Eu já tive este privilégio.

Considerando as principais problemáticas geológicas, gostaria de centrar a minha mensagem no seguinte. Os avanços científicos que as geociências têm produzido são fantásticos. Ao longo dos últimos 30 anos, o nosso conhecimento sobre a crosta oceânica revolucionou-se de tal maneira, a dinâmica do planeta é hoje percebida de uma forma tão diferente, e as implicações económicas desta investigação, destes estudos científicos são de tal ordem, que é inescapável que a continuação deste esforço irá produzir novos avanços do mesmo género. Se somente conhecemos cerca de 5% dos fundos oceânicos em visitas mais ou menos directas, tendo mudado de tal maneira a percepção sobre o planeta, então quando conhecermos metade, por exemplo, é previsível que vamos ter novos avanços também. Esta é uma lógica inescapável. Se se investir na continuação e ampliação dos estudos da crosta oceânica, vamos ter novos retornos, novos conceitos, novos recursos à nossa espera.

A investigação sobre a mudança climática baseia-se nas últimas centenas de milhar de anos em muitas coisas, nomeadamente no gelo e nas bolhas de gás nelas contidas, mas todo o registo anterior a isso, o registo dos milhões de anos, está contido exclusivamente em sedimentos. Sedimentos que são amostrados por programas de sondagens oceânicos, porque estes sedimentos são quase todos oceânicos. Os oceanos são o local onde a Terra armazena, paulatinamente, os seus materiais. Então é aí que conseguimos ver a história da Terra em pormenor e com todo o detalhe. Já conseguimos ler o registo sedimentar com um pormenor fantástico, o que nos permite prever, cada vez com mais precisão, o que vai suceder ao clima. Uma das nossas maiores incertezas é a leitura da temperatura média da superfície terrestre actual.

Quanto ao hidrotermalismo submarino, um dos grandes temas científicos da actualidade, inicialmente era um assunto exclusivamente de geólogos e geofísicos. Destinava-se a compreender o arrefecimento da Terra, a dissipação do calor do interior da Terra e o metamorfismo das rochas. As comunidades vivas dos campos hidrotermais foram descobertas por mero acaso. Esta circulação afecta pelo menos metade da crosta oceânica, sendo certo que poucas pessoas sabem que os fundos oceânicos se encontram permanentemente percorridos pela água do mar que reage com as rochas, mudando-lhes as propriedades físicas e do fluido, chegando a justificar o conceito da existência um oceano debaixo do mar.

A Terra é um planeta arrefecido a água, e as implicações do processo são fantásticas. As placas são deformadas, formam-se, há milhares de milhões de anos, jazigos minerais (quer actuais quer antigos). Ocorrem no Sul do nosso País alguns dos maiores jazigos da Europa, formados há cerca de 350 milhões de anos no fundo do mar. As implicações biológicas têm que ver com a origem da vida na Terra. Segundo muitos autores, as fontes hidrotermais são o melhor modelo para a origem da vida. Estas são a única esperança de encontrarmos vida extraterrestre no sistema solar em campos hidrotermais análogos e, continuam-se, de outra maneira, noutro conceito que é o da biosfera profunda. Este é uma das grandes novidades do nosso tempo, sendo de concluir que a biosfera viva do nosso planeta é, porventura, o dobro daquilo que pensávamos há uma década atrás. Isto porque as rochas do fundo do mar, até profundidades de 2 km, onde se descobriram

micróbios, estão cheias de vida. A mil metros, essas quantidades ainda são de 1 milhão de indivíduos por cm<sup>3</sup>, o que faz com que a biomassa total do planeta seja talvez o dobro daquilo que se pensava. Finalmente, procuram-se campos hidrotermais e biosferas profundas noutras planetas, nomeadamente em Marte e várias das luas do Sistema Solar, incluindo Europa e Enceladus, por exemplo.

Nas explorações no Ártico, participámos na descoberta de um campo hidrotermal fantástico. O projecto está muito ligado à compreensão da biosfera profunda, estando a fazer análises para saber quais os nichos que mais convém aos micróbios. Através de sondagens, as fontes hidrotermais são procuradas, identificando-se onde é possível o cultivo de micróbios, não se multiplicando a menos de 90°C. Igualmente no Ártico, os sedimentos até profundidades da ordem dos 900 m têm mostrado vida.

Contudo, desconhecemos as relações entre a biosfera profunda e a convencional, assim como a influência destas comunidades nos processos geológicos. O caminho a percorrer é, portanto, imenso.

Portugal tem hoje uma oportunidade inestimável de fazer o seu futuro, transformando o potencial que representa a enorme área de fundos marinhos sob jurisdição portuguesa (em breve será superior a 3.800.000 km<sup>2</sup>) em riquezas reais. O futuro apresenta-se com os fundos oceânicos sendo inescapáveis no que diz respeito aos recursos minerais. Não é possível, por exemplo, produzir em terra o cobalto que é necessário para as baterias dos automóveis do futuro. Os oceanos são cada vez mais olhados como fontes, num futuro próximo, de numerosos recursos metálicos, alguns em acentuada escassez a partir dos jazigos actualmente produtores, incluindo metais básicos e preciosos, metais de alta tecnologia, e outros ainda. Como em terra, temos que fazer essas explorações com experiência, com protecção ambiental adequada e com noção dos riscos envolvidos.



## VIDA INVISÍVEL EM AMBIENTES EXTREMOS NO MAR PROFUNDO: EM BUSCA DE BIOMOLÉCULAS COM ELEVADO VALOR BIOTECNOLÓGICO

Comunicação apresentada pela  
professora doutora Helena Santos,  
em 18 de Setembro

A capacidade de adaptação a alterações ambientais é uma das características mais impressionantes da Vida na Terra. A diversidade de ambientes colonizados e a multiplicidade de soluções adaptativas encontrada desafiam a mais fértil imaginação. *Habitats* terrestres, aparentemente inóspitos, são de facto populados por microrganismos que parecem optimamente adaptados à agrestidade desses ambientes. Desde a aridez e salinidade extremas dos desertos salinos da Etiópia, às frígidas calotes polares da Antártida, aos infernos sulfurosos do sul de Itália, às emanações de lama negra super-aquecida das fossas abissais do Pacífico, ou aos campos fortemente radioactivos de Chernobyl, a Vida subsiste e propaga-se admiravelmente.

O termo “extremófilo” foi usado pela primeira vez por MacElroy em 1974, para designar organismos que proliferam em ambientes extremos. A necessidade de definição transfere-se assim para “ambiente extremo”. Os taxonomistas definem ambientes extremos como aqueles que apresentam diversidade biológica restrita visto que a maioria dos organismos é excluída. Nós preferimos a definição antropocêntrica que considera ambientes “amenos” aqueles que têm temperaturas próximas da ambiente e até 40°C, valores de pH próximos da neutralidade, conteúdo em sais da ordem do dos oceanos, pressão atmosférica e níveis de radiação semelhantes aos que atingem naturalmente a superfície terrestre. Portanto, zonas geotérmicas ou regiões polares, nascentes ácidas ou alcalinas, lagos com níveis de salinidade próximos da saturação, regiões abissais frias ou zonas bombardeadas artificialmente com níveis elevados de radiação, são ambientes terrestres imediatamente reconhecidos como “extremos” à luz desta definição.

O estudo dos microrganismos provenientes destes ambientes extremos, pode fornecer informação valiosa acerca da origem da Vida na Terra e das suas estratégias adaptativas aos ambientes onde esta prosperou. Alguns extremófilos, especialmente os que proliferam em zonas hipersalinas (halófilos), são conhecidos há mais de seis décadas. No entanto, as descobertas na década de 70 do terceiro ramo da árvore da vida – os Archaea – e na década de 80 de organismos hipertermófilos que apresentam temperaturas óptimas de crescimento próximas ou acima do ponto de ebulição da água, veio injectar um novo folego nas discussões sobre a origem da vida e a sua existência noutros planetas.

A extremofilia não constitui uma característica filogenética. Embora exemplos de extremofilia ocorram frequentemente em ambos os domínios procariotas (Bacteria e

Archaea), os dados disponíveis permitem concluir que os organismos resistentes a extremos de agressão das condições ambientais tendem a pertencer ao Domínio Archaea. Por exemplo, todos os hipertermófilos com temperatura ótima de crescimento superior a 100°C são arqueões, bem como os outros “recordistas” de extremofilia (os mais halófilos ou os mais acidófilos) que parecem situar-se preferencialmente entre os organismos do domínio Archaea. Exemplos notáveis são arqueões do género *Halobacterium*, que se desenvolvem em ambientes salinos saturados (5,2 M NaCl); o arqueão *Pyrolobus fumarii* apresenta uma temperatura ótima de crescimento de 106°C, continuando a proliferar até ao limite de aproximadamente 115°C, enquanto que os arqueões do género *Picrophilus* se desenvolvem a pH 0.

A adaptação de organismos a condições ambientais extremas obrigou-os a desenvolver componentes celulares e estratégias bioquímicas para o efeito. Devido às características “excêntricas” destes microrganismos, os componentes moleculares deles retirados possuem muitas vezes propriedades que os tornam especialmente adequados para utilização em processos industriais. Neste contexto, é hoje geralmente aceite que estes microrganismos constituem um precioso repositório de moléculas de interesse industrial e um excelente recurso para o desenvolvimento de novas aplicações biotecnológicas que se espera possam revolucionar o nosso quotidiano e o avanço do conhecimento.

A contribuição prática mais significativa dos extremófilos para a biotecnologia é sem dúvida a vasta colecção de “extremozimas” actualmente disponíveis no mercado. Estas enzimas provam cada vez mais a sua capacidade para alargar o espectro de condições em que é possível a utilização de biocatalizadores em processos industriais. À medida que vamos compreendendo melhor a fisiologia, enzimologia e bioquímica destes organismos e avançando no conhecimento dos mecanismos utilizados para proteger as suas estruturas celulares, é de prever que se desenvolvam metodologias para produzir “extremo-moléculas” ou adaptar as existentes às nossas exigências específicas, tornando os processos biotecnológicos mais rentáveis. A sua aplicação nas indústrias farmacêutica, alimentar, têxtil, de detergentes, de energias renováveis é hoje uma realidade que nos permite imaginar a miríade de aplicações ainda por explorar.

## NOVAS FERRAMENTAS PARA NOVAS FRONTEIRAS: BIOTELEMETRIA E CONSERVAÇÃO MARINHA NOS AÇORES E NO GRANDE ATLÂNTICO

Comunicação apresentada pelo académico  
Ricardo Serrão Santos, em 25 de Setembro

A marcação de animais com dispositivos electrónicos que nos fornecem informação em tempo real ou a *posteriori* via acústica, rádio ou satélite (vulgarmente conhecida por bio telemetria) tem aberto janelas fundamentais para a compreensão dos padrões de distribuição e conectividade pós-larvar em diversas espécies-chave. Através dela, podem seguir-se os movimentos dos animais, localizar os *habitats* onde passam mais tempo, e caracterizar o ambiente por onde viajam (temperatura, profundidade, sons, etc.). A sua estreia nos Açores deu-se em meados dos anos oitenta, quando uma equipa de investigadores estudou os movimentos e fisiologia da lula (*Loligo forbesi*) nas inclinadas vertentes do Canal Faial-Pico. No entanto, foi na última década que esta metodologia passou a constituir uma ferramenta fundamental na investigação aplicada à gestão espacial dos recursos marinhos dos Açores.

A linha de investigação mais consolidada nesta área é o mapeamento das dinâmicas espaciais de diferentes espécies de peixes costeiros para apoiar o desenho da rede costeira de Áreas Marinhas Protegidas. Uma vez que as pescarias costeiras nos Açores são multiespecíficas, o seu desenho deverá visar, tanto quanto possível, a proteção eficaz do maior número de espécies que as tipificam. Esta investigação tem sido concentrada no Canal Faial-Pico e zonas adjacentes, já que a grande variedade de espécies, habitats, pescarias e outros usos não extractivos que ali ocorrem o tornam um caso paradigmático.

Os resultados da residência inter-anual de peixes marcados cirurgicamente com transmissores acústicos mostraram que uma reserva marinha de muito pequena dimensão como a do Monte da Guia pode proteger eficazmente peixes de espécies mais sedentárias dentro das suas fronteiras, como a veja, o mero ou a garoupa, ajudando a manter as suas populações e protegê-las da pesca excessiva. Porém, outras espécies de maior mobilidade e propensão para emigração, como o pargo, não ficarão contidos em tão diminutas unidades, exigindo áreas de dimensão entre os 10-30 Km<sup>2</sup> e potencializando o chamado 'efeito de derrame', pelo qual o excedente populacional dentro das reservas assim resultante vai emigrar para zonas contíguas. Noutros casos ainda, a extrema mobilidade tornaria impraticável o estabelecimento de unidades que conferissem proteção permanente aos indivíduos (à escala da ilha), antes apontando como alternativa a proteção de locais de agregação, como o enxaréu e o írio.

Esta abordagem foi recentemente adicionada aos esforços de gestão espacial de espécies envolvidas noutras pescarias de maior escala espacial. No caso da pescaria demersal, o estabelecimento de uma rede de receptores acústicos que monitoriza a presença de peixes

marcados com transmissores nas encostas e montes submarinos a sul das ilhas do Faial e Pico constitui um programa ambicioso e inovador que se espera dê frutos num futuro próximo. De particular urgência, será a resposta às dúvidas atuais sobre a conectividade e interdependência entre as fases de vida e os habitats de ilha e de monte submarino para algumas das espécies chave que sustentam a pescaria e que assumem papel ecológico chave nestas comunidades, como o goraz e a boca-negra.

Ainda a uma escala mais alargada, a pescaria oceânica com palangre de superfície assume também elevada prioridade, pois as capturas acessórias de tubarões pelágicos e as capturas acidentais de tartarugas marinhas constituem um grave problema de conservação. Esta importância decorre dos estatutos internacionais de proteção e conservação, das orientações expressas das várias políticas ambientais da Comissão Europeia sobre a matéria, e do facto de a ZEE dos Açores estar parcialmente aberta a esta pescaria por frotas comunitárias desde 2004. Neste caso, os estudos têm incidido sobre a sobrevivência e os movimentos de meso-escala (por exemplo, em redor de montes submarinos) e macro-escala (migrações transoceânicas) de tartaruga *Caretta caretta*, e muito recentemente de tintureira, utilizando telemetria por satélite.

Numa perspectiva mais abrangente, o grande objectivo é caracterizar e analisar a função charneira dos habitats submarinos dos Açores para determinadas fases de vida de vários predadores de topo. Para além da utilização das várias formas de bio telemetria para a verificação da função de maternidade e crescimento para a tintureira e tartaruga-careta, respectivamente, baleias e aves marinhas são os outros grupos taxonómicos que têm recebido atenção nos últimos anos. Assim, foram postos em marcha programas de marcação por satélite e perfilhadores de mergulho de cachalote e baleias-de-barbas, e programa de satélite e rádio dos adultos nidificantes e juvenis recém-voadores de cagarro.

Estes programas estão a mudar profundamente a nossa percepção da utilização do espaço por estes organismos e a desvendar o papel dos Açores como região privilegiada para a aplicação de novas tecnologias no estudo da ecologia marinha.

## TRAVESSIA DO ATLÂNTICO SUL – 1922

Comunicação apresentada pelo académico  
Rui Miguel da Costa Pinto, em 2 de Outubro

No presente estudo procurámos cruzar fontes que relatam a viagem as suas repercussões e verdadeiros episódios deliciosos contados na primeira mão de quem os viveu.

Pela primeira vez é publicado o Diário de Domingos Augusto Fernandes que nos foi cedido gentilmente pela Directora do Centro de Música Tradicional Sons da Terra, Dr<sup>a</sup> Maria João Soares.

Assim elaborámos um estudo comparativo dos diferentes Relatórios da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro relativamente ao apoio naval prestado, tentando dar-lhe alguma coerência cronológica, ainda que por vezes fique a sensação de diálogo interrompido, não o é, já que os acontecimentos se cruzam, dão continuidade, se complementam e por vezes se contradizem. É assim a história, cabe ao leitor vivenciar os acontecimentos e extrair as suas conclusões.

Das fontes que tratam da viagem transatlântica e que transcrevemos constam as seguintes:

CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago - Relatório da Viagem Aérea Lisboa - Rio de Janeiro. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha. 1922.

FERNANDES, Domingos Augusto - Relatório da viagem ao Rio de Janeiro no ano de 1922.

MUSANTY, João Augusto de Oliveira - Cruzador República: relatório Missão de Apoio à travessia aérea Lisboa - Rio de Janeiro de 25 de Março a 17 de Junho de 1922. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. 2006.

PEREIRA, H. Faria Félix - Diário Particular. Cit. por COLAÇO, Thomaz Ribeiro - Sobre o atlântico : crónicas e entrevistas acerca da viagem aérea. O Dia. Com um Prefácio de Gago Coutinho. Lisboa: O Sport de Lisboa. N<sup>o</sup>8 (1922).

“Apresentei a S. Exa. o Dr. Victor Macedo Pinto, que nessa época geria a pasta da Marinha, a ideia de que fosse tentada a travessia aérea Lisboa-Rio com a colaboração do Governo Brasileiro.

O meu projecto era interessar nessa viagem as duas aviações irmãs, conseguir um mínimo de 2 aviões, cada um dos quais seria tripulado por portugueses e brasileiros, e tentar a travessia com a colaboração das duas Marinhas de Guerra, brasileira e portuguesa.

Tratava-se de efectuar uma viagem aérea de cerca de 4350 milhas náuticas cuja parte mais difícil seria o atravessar a África para a costa do Brasil onde o cabo de S. Roque era o ponto mais próximo”.

“Para auxiliar a viagem, aproveitando para dar tirocínio às guarnições, foram postos à nossa disposição 3 navios: o cruzador República, o aviso 5 de Outubro e a canhoneira Bengo, esta última julgada quase desnecessária.

O República seria o nosso navio de apoio e nele se embarcariam os sobressalentes necessários, combustível, etc. Assim como vário pessoal especializado sob as ordens do chefe das oficinas do Centro de Aviação Marítima, 1.º tenente engenheiro maquinista Ernesto Costa e do mestre-geral das mesmas oficinas, Roger Soubiran. Os outros dois navios deviam prestar apenas serviço limitado embarcando-se algum pessoal e material no 5 de Outubro”.

“O República seguiria directamente para Cabo Verde onde ficaria à nossa espera; a Bengo e 5 de Outubro iriam para Las Palmas. Depois da nossa chegada a este porto, um deles regressaria a Lisboa, continuando o outro para Cabo Verde a fim de ali servir de apoio quando o República seguisse para Fernando Noronha. Logo que o hidroavião largasse de Cabo Verde, este navio regressaria a Lisboa”. (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Largou o “Republica” de Lisboa para S. Vicente no dia 25 de Março, pelas 16 horas 55 minutos.

Antes de partir de Lisboa, tinha telegrafado ao capitão do porto, para ter o carvão pronto e pessoal para o embarcar, telegrama que foi corregido pela T.S.F. da antecipação da minha chegada. O carvão estava realmente pronto, mas o pessoal era de tal ordem, quasi tudo creanças, que, das 8 da manhã às 6 da tarde, apenas tinha metido a bordo 50 toneladas. Serviu porem, este contratempo para me dar a prova real do quanto a guarnição do navio estava desejosa de bem servir, e quanto sentia a sua parte de responsabilidade na árdua missão, que o navio ia desempenhar; assim, vendo quanto contrariado esta com o que se passava, voluntariamente se apresentaram para meter o carvão durante a noite.

No dia 1 de Abril, às 16 horas, recebia telegrama do comandante Sacadura, rogando estivesse na ilha do Sal 4 o dia 3 de Abril.”

“No dia 30 às 10 horas chegamos a São Vicente de Cabo Verde para ali esperar o avião. Pouco depois recebemos um telegrama dizendo que tinha partido de Lisboa às 7 horas da manhã para as Canárias e às 5 horas da tarde recebemos outro telegrama anunciando a chegada às Canárias sem novidade.

No dia 2 de Abril recebemos ordem para seguir para a Ilha do Sal pois que o avião devia partir para ali no dia seguinte. Às duas da tarde partimos; e, no dia 3 de manhã estávamos na Ilha do Sal (Baía da Mortinheira).

Dia 4 de manhã recebeu-se um rádio dizendo que o aparelho não tinha partido ontem, mas que deve partir hoje às 8 horas para a Ilha do Sal.

Dia 5 às 7 horas e 30 minutos recebeu-se um rádio de Dakar dizem que tinha partido às 7 horas das Canárias o avião português Lusitânia.

Às 4 horas tudo estava a postos para ver qual era o que ganhava a garrafa de vinho do Porto, que o imediato ofereceu ao primeiro que visse o aparelho.

Às 5 horas da tarde um novo telegrama dizia: Hidroavião chegou a São Vicente de Cabo Verde sem novidade. Calcule-se a nossa alegria. Os pulos, os abraços, os gritos, já estão em S. Vicente! Em S. Vicente. Viva Sacadura Cabral, Viva Gago Coutinho!

Como a aragem lhes correu bem, avançaram para S. Vicente e não precisaram de vir à Ilha do sal. Belo! Belo! Levantamos imediatamente ferro, e seguimos para S. Vicente.

Dia 6 às 5 horas da manhã, estávamos em S. Vicente de Cabo Verde.

No dia 7 de Abril, às 17 horas e 30 minutos, largou o “Republica” para a praia, levando a bordo o comandante Sacadura, afim de ele estudar as condições do porto. Concluído este serviço, larguei novamente para S. Vicente, às 17 horas do dia 8, fundeando neste porto pelas 7 da manhã de 9 depois de ter feito, também, o reconhecimento da bahia de S. Pedro.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Examinado assim o problema combinei com o comandante do República irmos no navio visitar Porto Praia enquanto o pessoal da Aviação continua passando cuidadosa revista ao motor, se ocupa de regular o hidroavião e de instalar tubos para esgoto da água dos flutuadores.

As informações colhidas em S. Vicente davam Porto Praia como quase sem recursos não havendo no porto nenhum escaler a gasolina ou vapor. Como a Bengo também não tinha destes escaleres o que tornava o seu auxílio muito deficiente, e como era conveniente prever a hipótese de necessitar o auxílio de 2 navios na viagem para o sul, pedi que o 5 de Outubro viesse a Cabo Verde, pedido que foi imediatamente satisfeito.“

“Largámos para o Porto Praia a 7 de tarde, chegando a 8 pela manhã. Examinado o porto, viu-se que não havia possibilidade de pôr o hidroavião em terra. No ilhéu, onde em tempos houve um depósito de carvão, havia ainda um antigo plano inclinado mas não tinha largura suficiente. Para o aproveitar seria necessário derrubar os muros lateraes, obra que levaria dias.

Em resumo: não só o porto não era grande coisa para descolar como não havia possibilidade de pôr o hidroavião em terra e assim o faser o trajeto direto Praia-Noronha era inexequível. Restava a solução de faser escala nos Penedos.

Na esperança de que o vento abrandaria, aguardamos pacientemente a chegada do *Republica* aos Penedos. A 12 chegou o 5 de Outubro que imediatamente preparou para comissão e a 13 o *Republica* informou ter chegado aos Penedos avisando de que «estava bom para poisar.» (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Às 17 horas do mesmo dia 9, larguei para os penedos de S. Pedro, tendo atestado de carvão e agua, apenas, porque de frescos nada consegui obter, alem de alguns vitelos que, á cautela, tínhamos metido durante as poucas horas que nos demorámos na Praia.”

“Tencionava fazer um levantamento o mais rigoroso possível dos penedos, para o que, antes de os avistar, já tinha material pronto e uma brigada de levantamento nomeada. Ao chegar perto deles, e tendo costeados todos os rochedos a distancia media de 100 metros, tive imediatamente a impressão de que tal serviço só se poderia fazer em epoca mais favorável e com um navio que ali vá exclusivamente para esse serviço. Duas ondulações, N.E. e S.E., atacam os penedos, tornando difícil e mesmo perigoso o desembarque. Mas o que torna incompatível o desembarque nos penedos com o desempenho de outra comissão de responsabilidade, e muito principalmente a que estava confiada ao navio, e a instabilidade do estado do mar, de que pode resultar ter de deixar neste conjunto de penhascos escarpados e sem recursos o pessoal que para lá desembarcar e por tempo indeterminado”.

“Disto tive a prova real, pois, durante os 5 dias que ali estive, apenas tive uma sota no dia da chegada que permitiu o desembarque e uma curta demora de uma hora, desembarque aliás feito com dificuldade. Limitei-me, pois, a fazer uma rectificação do croquis existente, empregando o método dos enfiamentos do ponto culminante ás diferentes rochas, e determinando distancias. Contornando depois os rochedos com o navio, e cerrando-me, pouco a pouco, até me aproximar á distancia de 30 metros, levando, por vezes, a proa do navio até 10 metros da rocha, procurei o ponto onde estava indicada uma sondagem de 15 braças, vendo de facto, por transparencia, uma lage a essa profundidade, e concluindo que o navio poderia acostar a qualquer das rochas, se o estado do mar o permitisse.”

“Por mais perto que me aproximasse, não encontrei fundos inferiores a 90 braças, tendo desistido de prumar, pois todos os prumos me ficaram no fundo, as linhas de aço deterioradas. A direcção e a velocidade da corrente deve ser muito variável, pois as que determinamos, durante a nossa permanência ali, são entre 55 SE.75 S.E v. de velocidade variável entre 1/4 a 3/4 de milha por hora, elementos discordantes das que veem indicados nas cartas, cuja determinação teria sido feita noutra época do ano. Relativamente a pequena enseada formada pela disposição dos diferentes rochedos, só direi que o escaler a gasolina não a pode reconhecer, sendo para notar que, no croquis de quem dis la ter estado, falta a representação de um dos rochedos, o que se pode verificar por comparação com o croquis feito a bordo e que vai junto a este relatório.”

“Aqui não há fundeadouro pois que a 20 metros dos rochedos o fundo é de 1000 a 1500 braças o que parece impossível. Em virtude disto, temos que andar pairando em volta destes malditos penedos, até que aqui chegue o nosso sonho dourado. Produção destas rochas só tubarões e em volta do navio vêem-se às centenas e com um arpão entretemo-nos nesta pescaria; no primeiro dia pescaram-se 3 enormes tubarões que eram mortos à facada e à machadada, e lançados depois ao mar. Outros depois de arpoados, conseguem fugir; e lá vão com enormes brechas nos costados. Todos os dias se apanhavam 1 ou 2; e todos levavam a recompensa dos primeiros. Também se pescou uma toninha que devia pesar 150 kg mas essa alguns ainda comeram dela e a carne dela é quase como a do atum.

Dia 16 não foi melhor a notícia pois dizia que a 2ª tentativa falhou, devido ao estado do mar. o avião não descolou. Mais uma esperança falida: mas ainda há esperança de melhorar o tempo em São Vicente; e perguntávamos uns aos outros: Quantos dias ainda teremos que andar tirando volta em redor destes enguichados penedos? Que já nos parecem uma águia negra... estamos sem água e os mantimentos vão escasseando.

O Comandante não podendo prever quantos dias ainda teríamos que aqui andar ao sabor das ondas mandou reduzir a ração, com o que todos nos conformamos. O calor é bestial; pouca água, pouca comida mal temperada; a nossa situação ainda não é das piores: com um bocado de paciência e sacrificio vamo-nos resignando; resta-nos a esperança...

Com regularidade foram transmitidos para o hidro as comunicações meteriologicas que aos aviadores podiam interessar. Vendo a impossibilidade de fundear, estivemos pairando a vista dos penedos (o que lhe mereceu, na pitoresca linguagem da guarnição, denominação do “Sempre á vista”) desde a manhã de 13 até á tarde de 18 em que

todos eramos vivamente emocionados, vendo o hidro despontar proximo dos penedos e voando direito e nós, que nos encontravamos no nosso posto, como diz Coutinho no seu diario, e conforme instruções previamente recebidas, isto e, 7 milhas a 50° SE dos penedos, fazendo fumo á força de oleo e alcatrão nas fornalhas. (No penedo tambem tinhamos deixado uma barrica com alcatrão coaltar oleo mas...o mar teve o cuidado de a roubar).” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Cada um teve o seu logar e o seu serviço destinado, e eu offereci-me voluntariamente para arrear para o mar no, gasolina, o qual, com um bote a reboque, deveria esperar allí a chegada do aparelho para ir lá buscar os aviadores, trazendo-os para bordo.

Às 14 horas era arriado o gasolina, e depois o bote, ficando eu com mais cinco praças no gasolina, e, no bote, o mechanico, um contra-mestre, uma praça de aviação e mais quatro marinheiros, para remarem.

Andámos toda a tarde a reboque do navio, e pela popa d’este, emquanto elle ia seguindo a vante o mais devagar possível. De bordo, faziam-se signaes com espelhos e reflectores, bem como muito fumo, para chamar a attenção do avião, caso elle não avisasse o Penedo, devido á sua fraca visibilidade.

Tudo isto havia sido combinado e previsto em Cabo Verde.

Corri a collocar-me a 100 metros pelo travez do Republica, segundo as indicações do mechanico”. (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Eu encontro-me nervoso e alegre e triste, e sem appetite para a parca refeição do almoço; não compreendo bem o meu estado.

Parece que o coração adivinha desgraça.

Às 4 horas começamos a subir aos mastros aos pontos mais altos de maneira a descobrir melhor o horizonte e dizíamos!

São 5 horas em ponto. Reina um silêncio sepulcral. E dir-se-ia que estes 200 homens eram todos moídos. Já estão arriados os escaleres, o gasolina e o bote, que estão a 200 metros do navio prontos a prestar os primeiros socorros assim que cheguem os nossos desejados homens. O mar que de manhã estava sereno, começou de tarde a agitar-se e está uma vaga morta e bastante grossa, devido a isso estão preparados sacos com óleo para lançar ao mar na ocasião da chegada, para abrandar as ondas do mar.

As caldeiras estão a queimar estopa embebida em óleo e alcatrão para fazer grande fumarada para servir de guia aos intrépidos aviadores.

O navio tomou a posição e rumo combinado e começou fazendo larga esteira de óleo, mal avistou o hidro, preparando assim um melhor sitio para ele amarar, porem, creio que devido á escassez de gasolina, a amaragem fez-se a cerca de 150 metros do navio, mas fora essa esteira e em sentido quasi oposto ao que esperávamos. Modificando um pouco, e felizmente que o fiz, as instruções de Sacadura, os meus escaleres que, por sua indicação, deviam ser arriados quando avistassemos o hidro, já se achavam no mar havia duas horas guarneidos e tendo a bordo pessoal da aviação, o guarda-marinha Faria Pereira e o mecânico Soubiran”.

“Ao amarar o fluctuador da esquerda foi atingido pela crista da ondulação, projectado a distancia e destruído; o hidro ainda seguiu alguns segundos tocando o mar, capotando logo a seguir. Tivemos todos a impressão de que os aviadores não escapariam

a esta prova. Em 30 segundos eram, porem, abordados pelos escaleres, que os recolhiam, e recebiam de Coutinho o material de navegação e livros de bordo, sendo preciso que o guarda-marinha Faria Pereira lhe garantisse sob palavra de honra que salvaria qualquer coisa de importância que ainda lá estivesse para o resolver a abandonar o hidro onde se conservava já com risco. Sacadura, por seu lado, tratava do assunto falta de gasolina com uma perfeita indiferença do risco por que passara. Creio mesmo que ainda não pensou que uma demora no socorro prestado lhe poderia ser fatal. Os cintos de salvação de nada serviriam aos aviadores; pois tubarões em grande numero rodeavam os escaleres e o hidro”. (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Mal olhei para a proa, assisti ao espectáculo mais desolador que tenho presenciado. O avião, em vez de ir procurar a esteira do navio, onde se tinha deitado óleo para acalmar o mar, foi logo amarar a cerca de 200 metros do gazolina. Soubemos depois que isso fora motivado por os tanques estarem quasi vazios. A crista de uma vaga levou-lhe um fluctuador; deu ainda um salto, e afocinou depois de cauda para o ar, quasi vertical.

O gazolina ia-se aproximando a toda a força, contra vento e mar, e com um bote a reboque, que eu não podia largar para ter garantida a atracação, caso o gazolina não a pudesse fazer, e por vir n'elle o mechanico cujas indicações eu poderia necessitar.

Anciosamente esperava vê-los apparecer sobre o aparelho! E não via nenhum! Por fim, avistei Gago Coutinho, com meio corpo safo de dentro da fuzelagem; só bem perto, porém, avistei o commandante Saccadura, meio entalado, na abertura inferior.

Consegui atracar o gazolina e o bote mesmo por baixo das aberturas da fuzelagem, recebendo então das mãos de Gago Coutinho o seu sextante e os dois chronometros que elle tinha arrancado de dentro do aparelho”. (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Faço rumo para o *Republica*. Não devíamos ter mais de 2 ou 3 litros de gasolina no tanque!! Ha ondulação bastante cavada e pequena marea e por isso decido poisar correndo ao longo da ondulação. Quando junto da agua, uma ondulação maior apanha o flutuador de bombordo, parte-o e leva-o!! O choque quasi nem se sente!! O hidro continua correndo ainda durante alguns segundos em linha de vôo e termina por poisar normalmente mas como lhe falta um dos flutuadores, inclina-se vagarosamente para bombordo e depois mete a prôa na agua, armando em pilone!! Apenas damos conta do sucedido ao vermos a nossa posição inclinada!! Os escaleres do *Republica* acodem imediatamente e saltamos para bordo levando o que estava solto e se podia tirar: livros, sextante, cronometro, instrumentos etc. Nem nos molháramos !!!”

“Vejo bem que o hidro está perdido mas tenta-se salvar o motor que desde Lisboa tão bem trabalhara e n'esse intuito o hidroavião é rebocado para junto do *Republica*. A agua porem vae entrando nos tanques de gasolina, o hidro mergulha lentamente e afunda-se, depois de varias tentativas infrutíferas para se passar um cabo ao motor que já estava submerso!!

Fôra levado, pela força das circunstancias, a adotar os Penedos como ponto de escala. Os Penedos porem não davam abrigo e apenas constituíam o meio de termos a certeza de que o *Republica* se conservaria n'uma posição determinada. O mar junto d'elles era mesmo mais agitado do que ao largo e o próprio *Republica* tivera o cuidado de nos

avisar d'isso no seu primeiro telegrama. O faser escala nos Penedos era pois o mesmo que faser escala no alto mar. (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Vi bem, assim que atraquei, quaes as preocupações dominantes d'aquellas duas creaturas. Gago Coutinho preocupava-se, acima de tudo, com salvar os seus livros e aparelhos de navegação. Saccadura, apesar do seu sangue frio inflexível, mostrava-se emocionado acima de tudo pela tremenda falta de gasolina que por pouco os obrigava a descer no meio do mar, longe de todo o auxilio. As primeiras palavras que lhe ouvi, foram: «Já não tínhamos mais gasolina!»

Foi elle o primeiro a sahir do aparelho, e a saltar para o gasolina, com bastante dificuldade, por estar entalado entre o volante e a cadeira, molhado, mostrando bem o desespero e a fadiga, apesar da sua habitual impenetrabilidade.

O commandante Gago Coutinho continuou arrancando de dentro do aparelho todos os instrumentos e livros que ia conseguindo apanhar, apesar das nossas instancias para que abandonasse o avião, que se empinava pouco a pouco ameaçando virar-se a cada instante. Só depois de muito instado, e quando já o aparelho formava um angulo agudo com a agua, só depois de salvos os seus instrumentos e papeis, é que se decidiu a sahir, saltando primeiro para o gasolina, e d'este para o bote. Passando para este os salvados, mandei-o seguir para bordo.” (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Já as embarcações corriam a prestar socorro quando se viu de novo Gago Coutinho que se tinha recolhido para dentro afim de salvar o seu sextante e outros aparelhos náuticos acenando que fossem depressa mas que não havia novidade; mas com as mãos cheias de objectos. O Comandante Sacadura também procedia ao salvamento de alguns objectos mais precisos. Almirante Gago Coutinho e os seus aparelhos vieram logo para bordo do escaler e já no navio abraçado ao comandante chorou e fez chorar a todos com as suas palavras: *Morzantj! Depois de tanto sacrificio vejo tudo perdido! Preferia mil vezes a morte que este caso se ter dado.*

*Eu já receava isto e se temos gasolina tínhamos seguido para Fernando Noronha; mas só tínhamos gasolina para mais 5 minutos e se não encontramos os Penedos com tanta precisão éramos obrigados a descer noutro ponto, e sem o teu auxilio seríamos devorados pelos tubarões. Salvei o meu sextante é o que mais estimo pois a ele devemos nossa vida.*

Com quanto Sacadura Cabral foi preciso o patrão do gasolina dizer-lhe que a sua vida ali perigava para ele abandonar o avião e saltar para a embarcação. Parecia louco e parecia que estava disposto a morrer com o seu aparelho. Pediu para que lhe dessem um cigarro, pois havia 12 horas que não fumava; e ele acendia uns nos outros.

Rebocado para o navio pelo único flutuador que lhe restava, e já com o motor imerso, tentou-se ainda meter o hidro a bordo, mas as ligações do flutuador ao motor e aparelho cederam, como era de esperar, e o resto do aparelho afundou-se, o que muito affligiu Coutinho que chorou a perda do motor que, durante tantas e tão longas horas, lhe tinha sido sempre fiel.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“O commandante Saccadura disse-me que ia tentar rebocar o aparelho para o navio, e tomou conta do leme. Passou-se uma retenida a meio do avião, e, emendando-a com mais duas, conseguiu-se alar o chicote até ao navio. Mal nos havíamos afas-

tado, porém, salvando ainda algumas coisas, o aparelho acabou de se virar, ficando todo debaixo de água, excepto o fluctuador que lhe restava.

Alando pela retenida, conseguiu-se com bastante esforço trazer o aparelho até junto do navio, e começou-se tentando içá-lo, para o conservar como relíquia e safar o motor, sendo possível, mas foram inúteis as varias tentativas feitas para suspender o aparelho; este, já noite cerrada, tendo-se soltado o ultimo fluctuador, desapareceu no mar, mesmo junto ao navio. Apenas nos restam a bordo o ultimo fluctuador, e o tanque de gazolina do primeiro que se partiu; tudo o mais ficou para sempre sepultado no fundo do oceano.

No meio de tudo isto, o mais impressionante era ainda vêr lagrimas nos olhos do commandante Gago Coutinho.” (PEREIRA, H. Faria Félix)

“(…) o navio não podia permanecer ali mais tempo porque apenas tínhamos água para 3 dias assim como mantimentos também para poucos dias e era preciso ordem do governo para seguir para algum porto de providência

Estivemos 11 horas sem ver terra. Logo corremos para sotavento, para o cruzador República, que se avistou afastado do Penedo, na posição combinada, em vista do receio de à tarde poder faltar o sol. Poisámos às 19 h 16 m, tendo a calema destruído o Lusitânia.

Salvaram-se do naufrágio os principais instrumentos e todos os livros, incluindo o «Diário de Navegação», pelo qual se concluía que tínhamos voado 908 milhas, em 11 h 28 m, à velocidade média de 80 milhas por hora. Tínhamos, em pouco mais de 33 horas de navegação, atingido terras da América do Sul, e mesmo do Brasil, embora desabitadas”. (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Como e do conhecimento de V. Exa. houve o maior cuidado na forma como a noticia oficial foi transmitida a Sua Exa. o Ministro, evitando sempre falar-se em salvação dos aviadores, para não perturbar nem affigir os que, como nós, tinham todo o seu sentir, toda a sua alma ligados a este espantoso e arrojado vôo e aos corajosos camaradas que a empreendiam.

Lembrei-me que seria agradável a todos deixar nos penedos de S. Pedro uma placa comemorativa da chegada dos aviadores e do navio áquelas paragens. O estado do mar não permitiu, porem, desembarca-la, nos penedos, durante os dois dias, que ainda ali nos demoramos, esperando ordens. Mas sempre a conseguimos colocar, mais tarde, quando o “Republica” de novo voltou aos penedos a encontrar-se com o “Bagé”, que trazia o Fayre”. (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Depois de uma permanência de 7 dias, junto aos penedos de S. Pedro, seguimos com os aviadores para Fernando de Noronha em 20, ás 7 horas da manhã, fundeando na bahia de Santo António no dia 21, pelas 9 horas da manhã, junto ao destroyer “Pará”, que para ali tinha sido mandado pelo Governo Brasileiro para prestar ao hidro toda a assistência que lhe fosse pedida.

Fiquei, pois, em Fernando de Noronha aguardando ordens, e em condições bem precárias para o navios; e sua guarnição, em vista dos escassos recursos que aquela ilha pode dispor, agravadas, ainda, com as dificuldades de comunicação com a terra, devidas

á calema que ali se faz sentir durante certa época e que só se modera quando o vento se fixa no S.E. ou seja em fins de Maio, princípios de Junho”. (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Sobre mantimentos é pouco melhor que os Penedos de S. Pedro e S. Paulo. Só nos podem arranjar pão para 3 dias e água é preciso nós mandarmos barris de vinho vazios para terra e depois de grande trabalho se consegue meter a bordo uma ou duas toneladas de água.

Não podemos continuar aqui sem ir a Pernambuco meter mantimentos, água e carvão depois da devida autorização de Lisboa.

O commandante Muzanty entrou na camara, falou-nos com aquella desprendida afabilidade que o caracteriza. Saccadura Cabral foi substituí-lo, no cubículo contíguo; Gago Coutinho não desistia de decifrar a tabella-. Surgiu então uma discussão complicada entre elle e o commandante. Um dizia:

- Mas é que tu não contas com a velocidade apparente do vento!

- Qual não conto! Tu é que não tens em attenção que é quatro braças da proa.

Não garanto que as phrases fossem textualmente estas; a verdade é que não percebíamos nada! O que vimos foi que a discussão chegou a tomar foros de zanga. Gago Coutinho armara ciladas algébricas. O commandante aferrava-se á tabella de bordo, com a auctoridade que muitas experiências felizes lhe davam. Gago Coutinho accusou-o até de não saber lidar com ella.

- Que diabo, homem! Não me digas isso! Então eu não sei lidar com isto?! Tu é que estás a fazer os cálculos ás avessas...

Gago Coutinho sorria da exaltação do antagonista. Parecia divertidíssimo.

A discussão prolongou-se. Saccadura Cabral voltou, e Gago Coutinho, acossado pelo commandante Muzanty, encaminhou-se a seu turno para o cubículo. Mas elle é incapaz de ser igual aos outros... Assim que entrou, clamou tragicamente:

- Que é isto? Comeram a cortiça!

Reappareceu.

A cortiça era o tapete do lavatório. Tiveram que lh'a ir buscar. O commandante ouviu acres e injustos sarcasmos quanto á boa ordem do seu navio...

Suppondo-se livre d'aquelle buliçoso contendor, Muzanty submetteu o mesmo problema a Saccadura Cabral, dando-lhe, ao que me pareceu, um enunciado diverso. Gravemente, este repetiu-o. Do quarto contíguo, surgiu immediatamente a cabeça grisalha de Gago Coutinho; o seu braço nú, onde uma tatuagem forte se destacava, alongou-se pela camara, accusador; - e exclamou com emphase quasi melodramatica:

- Commandante! Essa de começar pela velocidade apparente, é uma cilada desleal! (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Os aviadores ficaram em Fernando de Noronha; não quiseram vir para que não lhes fizessem festas antes do tempo. Atracamos à muralha e algumas centenas de portugueses vieram visitar o navio e ao mesmo tempo perguntar notícias dos aviadores.

Aproveitou-se tambem a estadia para satisfazer varias requisições do Comandante Sacadura entre elas o montar-se na pôpa do navio um pau de carga que seria utilizado de

futuro; foi necessário trabalhar-se de dia e de noite para não prolongar a demora do navio em Pernambuco, mas os recursos ali não eram suficientes para que se fizesse um trabalho a meu vêr perfeito. Aproveitei, também, para reconhecer qual o melhor ponto do porto para o hidro amarrar, e divergindo da opinião do mecânico Soubiran, informei Sacadura sobre o local que mais conveniente me parecia e que mais tarde foi por ele utilizado”. (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Metemos carvão e frescos e montou-se na tolda um pau de carga prevendo que o paquete devido ao estado do mar nos Penedos não possa arrear o avião e então passá-lo para o nosso navio. Dia 2 de Maio às 9 horas da manhã largamos de Pernambuco para Fernando afim de embarcar os aviadores e seguir para os penedos à espera do paquete

Chegados a Fernando de Noronha em 3 do Maio, embarcaram logo os aviadores e seguimos para os penedos de S. Pedro em 4, para nos encontrarmos com o vapor “Bagé” que transportava o Faray 16.

No dia 6, á tarde, chegava o “Bagé” enviando eu, nessa ocasião, um radio ao seu comandante indicando-lhe o melhor sitio para se aproximar, pois a corrente era contraria á indicada nas cartas.

Não permitindo o estado do mar que o avião fosse arriado, com garantia, resolveu Sacadura, de acordo com o Comandante do “Bagé” que se esperasse até ao dia seguinte de manhã para ver se melhoravam as condições da mar e, se assim não sucedesse, seguir para Fernando de Noronha, para ali se fazer o desembarque do aparelho na bahia de Santo António. Como as condições de mar se conservassem as mesmas, o “Bagé” e o “Republica” largaram para Fernando de Noronha na manha seguinte, chegando nós, com duas horas o meia de avanço, no dia 8 ás 7 horas e 36 minutos.“

“Dia 6 depois de grande trabalho porque a rebentação era enorme, conseguiu-se com um escaler desembarcar nos rochedos afim de ali colocar uma lápide comemorativa da chegada aos penedos quando alli regressámos para receber o outro hydro, que veio no vapor Bagé, é que tivemos uma sotta de tempo de duas horas, a qual permitiu, com algum risco, que o tenente Quintanilha com as praças do navio, 1.º marinheiro 3.463, João da Natividade; 1.º artilheiro 6.172, Illydio Machado, e 2.º marinheiro 5.779, Manuel António, desembarcassem e collocassem a placa convenientemente. A balieira em que se fez o desembarque era tripulada pelo 1.º marinheiro 5.505, Francisco dos Santos; 1.º marinheiro T. S. 3.850, Moysés Quintas Rodrigues; e 2.0S marinheiros 6.651, Alberto Jorge Rodrigues; 6.033, Manuel Vicente Soeiro Júnior; e 7.887, Joaquim Manuel Vinagre; e timonada pelo 1.º sargento de manobra 894, Guilherme Menezes.”

“Às 4 horas da tarde chegou o paquete aos Penedos, o Bajé trazendo na tolda o novo avião que devia prosseguir o raide ali interrompido.

Parece que a infelicidade continuava a perseguir-nos pois que o mar estava de tal forma que não permitia arrear o aparelho nem tão pouco passá-lo para o nosso navio e por isso resolveram esperar até ao outro dia seguinte, para ver o estado do mar, mas como ali não melhorasse dia 7 seguimos outra vez para Fernando de Noronha juntamente com o Bajé pois só ali havia facilidade em fazer aquela melindrosa operação.

Dia 8 às 8 da manhã chegamos a Fernando de Noronha e o Bajé chegou às 10. O mar aqui não está bravo para arrear o aparelho; ao meio dia o Bajé arreou o aparelho para o mar.

Dois problemas:

o primeiro consistia em meter o aparelho no nosso navio, e seguir para os Penedos; mas se o pacote muito menos sensível ao mar do que o nosso, e com paus de carga próprios não arreou lá o avião, quantos dias teremos nós que esperar lá por bom tempo para o poder arrear com muita cautela pois que é uma coisa tão melindrosa que só com muita cautela se pode conseguir a que ele não tenha qualquer avaria, porque tem uns mecanismos muito delicados.

O 2º consistia estudar a forma de montar mais um depósito para gasolina de forma que o aparelho ficasse com um raio de acção para ir aos Penedos e voltar a Fernando de Noronha; mas como e aonde arranjar lugar para poder meter mais 300 litros de gasolina?

Resolveu Sacadura seguir para os penedos de S. Pedro na manhã de 11, e, para isso, se preparou o aparelho, instalando-se-lhe uns tanque feito a bordo que, com mais 6 latas de gazolina, lhe assegurava um trabalho de motor de 9 para 10 horas.”

“conseguiu meter uns 717 litros de combustível suficiente para percorrer 70 milhas de ida e volta aos Penedos. Restava ainda o obstáculo de o aparelho ser ou não capaz de levantar voo com aquela carga toda pois que os flutuadores ficavam quase mergulhados e o aparelho muito mergulhado da cauda, devido a uma centralização das cargas que não podia ser feita de outro modo.

Largou o hidro-avião na manhã de 11 - depois de duas tentativas inuteis para descolar, devido ao excesso de carga - e lá seguiu o seu caminho direito como um fuso para o penedo de S. Pedro.

Calculávamos que os aviadores passassem sobre o navio, de regresso do penedo, pelas 16 horas e 30 minutos. Não passaram, e dessa hora em diante começou a nossa tortura, tendo logo o pressentimento de que alguma coisa de grave se passara no hidro.

A primeira coisa que fiz foi lançar um radio geral à navegação, em português, inglês e francês, prevendo o caso de o hidro ser apanhado, como realmente foi, por um navio de carga cuja tripulação bem reduzida só falasse inglês ou francês. Radiografei também directamente ao comandante do «Pará» (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Às 17 h 35 m, tendo navegado já de volta cerca de 150 milhas, ou um total de 480 milhas em 6 horas e meia, começaram-se a ouvir rates, sinal de que a gasolina não chegava ao motor; e poucos segundos depois éramos forçados a poisar na água”.

“Republica tinha instrucções para iniciar as pesquisas se nós não passássemos por cima d’elle até ao pôr do sol, e não houvesse noticias da nossa chegada a Fernando de Noronha.

O hidro tocou na crista de uma vaga e foi poisar sem avarias na crista seguinte. O motor pára. Examinamos o hidro. Não ha avarias e o mar está banseiro. Estendemo-nos sobre os flutuadores trocando impressões. Sentimo-nos á vontade apesar da visinhança de dois tubarões que vêem passar entre os flutuadores.

O *Republica*, segundo as instrucções que lhe deixei, foi esperar-nos a 70 milhas de Fernando Noronha, em azimuth 25° NE.

Os flutuadores continuam mergulhando e o hidro está com cara de não resistir muito tempo. Para o equilibrar melhor e evitar as pancadas da cauda, instalo-me sobre o motor enquanto o meu companheiro toma o meu lugar de piloto. Com a monotonia

do balanço, o sono invade-nos e por vezes tenho de me agarrar com força aos tubos do motor para não cair”. (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Alturas tantas, depois de um. silencio, Saccadura Cabral declarava:

-A mim, o que me rala é não ter cigarros.

D’ahi a pouco, adivinhando talvez algum cansaço no companheiro, disse-lhe:

- Você, se tem sono, durma;

- E você, tem? - perguntou Gago Coutinho.

- Tenho...

- Então é melhor não dormirmos, que era capaz de passar entretanto algum navio. E amanhã, de dia, ninguém nos encontrava.” (COLAÇO, Tomás Ribeiro)

“As 23 h. 45 m. avista-se uma luz pela amura de estibordo. É um navio, não pode haver duvidas! Faço dois tiros com a pistola de sinaes, tiros que são imediatamente correspondidos (com um facho in Gago Coutinho)” (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Quando se approximou a embarcação, Saccadura Cabral perguntou, instintivamente:

- What nationality?

- British - foi a resposta.

Seguiram para bordo. Gago Coutinho descreve assim a entrada:

- Eu, com as calças brancas todas pretas de me andar a esfregar no motor, todo besuntado, e de pistolão em punho, devia parecer um bandido... que tivesse roubado o avião!

Quando nos pescou, o inglez ficou admirado de conhecermos a nossa posição.” (PEREIRA, H. Faria Félix)

“-Recebidos optimamente, deram-nos chá, beef-teck, etc, embora nós comêssemos pouco”.

“6 da tarde e a 1 e 55 da madrugada, hora a que recebemos o radio de “Paris City” dizendo-nos estarem os aviadores salvos e a seu bordo!

“Capt. Republica. - Paris City, Lat 1.º 09’ S., Long. 31º10’W found plane and aviators. All right. Tamlyn, Master.”

Deu-se ainda durante este periodo o facto de muita gente, sugestionada pela grande vontade de que os aviadores se salvassem, ver sinais do hidro (tiros de pistola, de very-lights, etc.) em varias direcções.” (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Ás 0 h. 35 m., isto é, uns 50 minutos depois de avistado, o navio vem parar a uns 500 metros de nós. Vê-se que é um grande «cargo». Arria um escaler. Desembarcamos, toma-se o hidro a reboque e vae-se lhe amarrar á pôpa. Saltamos para bordo e agradecemos ao comandante a sua intervenção. Diz nos ser o cargo Paris City, capitão A. E. Tamlyn, vindo de Cardiff e seguindo para o Rio de Janeiro em viagem directa. O capitão Tamlyn diz-me ainda que pelas 22 h. intercétára um radio geral á navegação avisando-a de que um hidro estava em pane na linha Penedos-Noronha e que, em vista d’isso, resolvera alterar um pouco o seu rumo, metendo uma quarta para leste, afim de se aproximar d’essa linha. Estava em cima da ponte quando fiseamos os sinaes. A posição que nos deu e que imediatamente transmitimos para o Republica.” (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“- E recebêram-no bem, a bordo?

Quando o cruzador chegou junto do *Paris-City*, arriou o gazolina e um escaler. Gago Coutinho foi no escaler para bordo. Saccadura Cabral, no gazolina, foi dirigir a manobra de amarrar o avião á pôpa do navio de guerra!... Ao entrar a bordo, pela escadinha do quebra-costas, Gago Coutinho exclamou a sorrir para o mechanico, tenente Costa:

- D’esta vez foi culpa sua! O motor parou no ar... E abraçou-o. Foi então que elle contou os pormenores, e disse as phrases, que textualmente reproduzo.

Perguntando-lhe alguém o que teriam feito, se o avião se afundasse, respondeu simplesmente:

- O Saccadura e eu já tínhamos combinado... Se víssemos que aquillo ia para o fundo, mettiamo-nos na fuzelagem e vamos também. Tinha duas vantagens. Pregar uma partida aos tubarões... e...assim a nossa sepultura era mais bonita.” (PEREIRA, H. Faria Félix)

“Nas 6 horas e meia que nos mantivemos no ar, voámos quase 500 milhas, bastante além das 335, que vão de Fernando ao Penedo. Quando poisámos ainda tínhamos no tanque quase três horas de gasolina.” (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“A nossa situação era crítica. A primeira visita que recebemos foi de dois enormes tubarões a perguntar-nos pela certidão de óbito.

Além disso se acaso não trouxéssemos algum meio de salvação esta noite estávamos perdidos porque de dia ninguém via os nossos sinais (*Very-laites*) e o aparelho não se aguentava mais um dia à superfície e eu disse ao Sacadura: Meu Amigo! Se não formos salvos esta noite, tem paciência mas desta vez é que temos os nossos dias contados: e então que morte esta; não vez? E mostrou-lhe os tubarões que continuavam a sondar em volta de nós.

Ele então mostrou-me a pistola dizendo: não havemos de sentir os dentes deles porque temos aqui morte mais rápida. Concordei mas ainda havia esperanças e aquele seria o último recurso.

O aparelho ia mergulhando e nós que a princípio nos deitamos um em cima de cada flutuador, fomos obrigados a subir para o *cok* (corpo do aparelho) Gago Coutinho” (FERNANDES, Domingos Augusto)

“O comandante do *Paris City* era um inglês conhecido e amigo do Comandante Sacadura que nos abraçou e se sentiu orgulhoso por ter podido salvar tão preciosas vidas. Disse Gago Coutinho. Agora eu só tenho prazer em salvar a pistola dos *very-laites* e nada mais; preocupava-me com os meus sextantes porque é a eles que nós devemos a vida; era o que me interessava salvar; mas felizmente todos os aparelhos náuticos se salvaram.

Á 1 hora e 55 minutos da manhã, o cabo telegrafista 4705, Miguel Dias, corre para mim e diz-me: estão salvos, o vapor «*Paris City*» encontrou o hidro.

Calcule-se a alegria com que recebemos os aviadores a bordo. O hidro é que se achava inclinado a um bordo e, para evitar o reboque para o navio, manobrei a apanha-lo com a pôpa, lançando-se-lhe um cabo. Começou logo a manobra de salvação, mas o pau de carga e lança é que não suportaram o peso do avião, que estava já com um dos flutuadores cheio, e tambem o esforço dinamico, visto o mar não permitir a tranquilidade

do aparelho. A lança do tubo de ferro vergou e, depois de mais 4 tentativas inúteis que só poderiam dar como resultado o provocarem-me uma avaria no leme, abandonou-se a ideia de salvar todo o aparelho, que já principiava a destruir-se, e tratou-se da salvação do motor com o pau de carga do navio, a vante.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“O commandante, que tantas vezes encarou a morte com bravura, (nem a nós nem a elle fica mal esta inconfidência!) teve momentos de amarga prostração, de dolorosissimo desalento. Sentado na cadeira em que Gago Coutinho costumava sentar-se, fallava d’elle como de um morto...” (PEREIRA, H. Faria)

“Neste serviço fui por todos auxiliado e com o maximo de esforço, em especial pelo official immediato Vilarinho, tenente Quintanilha, encarregado da pilotagem, e o seu adjunto guarda-marinha Sarmento, que, constantemente observando, me davam os pontos rigorosos para corrigir a minha derrota. O serviço da maquina também foi admiravel, um verdadeiro relógio, chegando a atingir o rendimento maximo de 16 milhas, igual ao do navio; quando novo.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Às 6 h. 30 m. chegou o Republica. Despedimo-nos do capitão Tamlyn e vamos para bordo do crusador levando o hidro a reboque. Fico impressionado com a comoção do comandante Muzanty ao abraçar-nos!! Todo o pessoal do navio tinha passado uma noite de inquietação até chegar o aviso de que tínhamos sido encontrados! Ninguém dormira a bordo!! Tendo assistido ao poisar do Lusitânia nos Penedos e lembrando-se da facilidade rapidez com que ele se submergiu, poucas ou nenhuma esperanças tinham de nos encontrar ainda com vida.” (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Avião está a afundar-se e nós a toda a força para salvarmos o avião. Às 6,30 da manhã estávamos ao pé do paquete; à popa estava amarrado o avião Portugal com o flutuador direito já mergulhado e já com a asa direita no extremo já mergulhada.

Imediatamente se arream 2 embarcações, que foram a bordo do paquete buscar os náufragos e receber ordens.

O aparelho foi rebocado para o nosso navio e preparar para ser içado; pegou-lhe o pau de carga que montamos em Pernambuco mas o pau vinha montado de tal forma que mal começou a fazer força a braçadeira superior desceu 4 palmos e o pau cedendo ao peso fez bico de papagaio e o avião caiu e então as ondas se encarregaram de o despedaçar de encontro ao navio; isto pediu então que se salvasse ao menos o motor para isso recommçou trabalhando mas agora com o pequeno pau de proa visto que o outro estava arrumado: não vale a pena descrever a faina que tivemos. Basta dizer que o almoço foi às 5 as horas do jantar e só as 7 é que o motor estava salvo mas bastante danificado. Foram 24 horas de incertezas, de angústias e de trabalho e de fome; mas também de alegria porque mais uma vez os homens estavam salvos.

Depois de uma faina continua de 15 horas, conseguiu-se separar o aparelho do motor, e no mar, com balanço, isto não é obra simples, pois, se o aparelho é frágil para o alto mar, as suas ligações são valentes, e disso teve a prova a guarnição do navio que soube quanto lhe custou a tirar-lhe uma das azas. Embarcado emfim o motor, pelas 18 horas do dia 12 seguimos para Fernando de Noronha Segui no dia 18 de Maio pelas 8 (p.m.) para Pernambuco, onde cheguei pelas 8 da manhã de 20.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“Chegámos a bordo, onde todos os olhares tinham não sei que fulgor singular, e onde nos receberam com o carinho de sempre.

- O almirante?

- Está na camará, com o commandante Saccadura...

Dirigimo-nos para lá. E fomos encontrá-lo a conversar, serenamente, com o commandante da força militar, e com o secretario do presidio. Pouco depois entrou o almoxarife, que vinha apresentar os seus sentimentos...

Gago Coutinho gracejava:

- Hum! O Saccadura lá tinha as suas razões para acreditar que o salvariam. Eu não sei se sou indiscreto...

Mas parece-me que se fiava nas orações de alguma das suas madrinhas francezas... Ando cá muito desconfiado!

Saccadura ouvia-o, sorrindo. Gago Coutinho continuava:

- Pois se se está mesmo a vêr! Ellas, não podendo mandar-lhe um navio francez por não o terem alli á mão, mandaram-lhe um inglez que ao menos sempre era Cidade de Paris.”

“Pouco tardou que entrasse o marinheiro encarregado do arranjo e limpeza da camara. Gago Coutinho, que precisa de ser sempre incitado para embonocar-se, resolveu ir acabar a sua toilette. Saccadura Cabral convidou-nos a subir para junto da cabine radio-telegraphica, onde fomos encontrar o commandante Muzanty, a descançar.

Elle e o commandante convidaram-nos a almoçar com elles.

D’esta vez, valeu a Saccadura Cabral uma travessa de bifés, que Gago Coutinho acha invariavelmente duros, mal feitos e intragáveis; sem deixar de se desmentir pelo facto.

Quintanilha alvitrou:

- Talvez sejam de tubarão...

- Não, senhor tenente! De tubarão eram mais tenros... E então se fosse de um d’aquelles que nos appareceram assim que amarámos, como se estivessem á espera...

- D’ esta vez encontraram tubarões?

- D’ esta vez, sim senhor; d’ esta vez foi verdade. Pode-se dar a palavra de honra...- (sublinhei, porque é um dos estribilhos a que mais frequentemente recorre...)

- Muitos?

- Bastantes; nem de propósito. Passou um até com um filhito pequeno. Parecia que lhe andava a ensinar a ganhar a vida...

- Chegaram a atacal-os?

- Andaram em torrno, cheiriscaram, e não deram apreço áquelle grande pássaro que lhes parecia de papel, e incomedível”. (PEREIRA, H. Faria Félix)

“propuz ao commandante Muzanty obter autorização para voltar a Pernambuco onde teria a vantagem de poder beneficiar a maquina e caldeiras e assim ficar novamente pronto para comissão demorada. Apesar da sua relutancia em nos deixar outra vez em Fernando Noronha, assim se fez.

A 2 de Junho regressou a Fernando Noronha o crusador *Republica* para bordo do qual passamos e na noite d’ esse mesmo dia chegou o *Carvalho Araujo*.

“combino com os comandantes, Muzanty e Cisneiros, a continuação da viagem estabelecendo um programa que condusia a ter sempre um navio no porto de partida e outro no porto de chegada. Em conformidade com este programa, o *Republica*, sae a 4 de manhã com destino ao Recife, onde deve esperar-nos.

Em 5 de Junho pela manhã, com 6 horas de gasolina nos tanques o hidro é posto na agua e embarcamos ao som de três entusiasticos «Boa viagem» soltados por toda a guarnição do *Carvalho Araujo*. Momento solene e comovedor esse!! Sentia-se bem que a marujada nos acompanhava de alma e coração, que em nós depositava a esperança de que dessemos maior brilho a essa Marinha a que todos nós pertencíamos !!! “ (CABRAL, Sacadura e COUTINHO, Gago)

“Por todos os motivos, alem da necessidade de refazer de combustível foi boa a minha ida a Pernambuco. Durante 3 dias a cidade esteve em estado de sitio, devido a um pronunciamento militar, e o navio constituiu um pedoroso apoio da colonia nesta ocasião. A tropa trocava tiros (bala danáda segundo a expressão dos habitantes) algumas passando mesmo sobre o navio, em todas as ruas o comercio fechava e só a colonia portuguesa se sentia desafogada visitando algumas pessoas o navio, entre elas o nosso Consul que no meio de toda a confusão conseguiu que uma ou outra loja abrisse, obtendo para o navio e para os aviadores o material que Sacadura me requisitou por telegrama; bombas, camursas etc. O primeiro tenente engenheiro Costa, que tinha vindo no navio, aproveitou tambem o tempo para seguir por terra para Maceió onde foi reconhecer as logôas e concluiu que não convinha lá ir o avião, informação bem necesaaaria, pois julgo ter sido Maceió um ponto que primeiramente tivesse muitas probabilidades de ser escolhido como etape.”

“No dia 3 á noite chegava o “Carvalho Araujo”, o serviço de apoio da travessia Pernambuco-Rio de Janeiro ficou, devido á presença do cruzador “Carvalho Araujo” nas aguas brasileiras, combinado pela seguinte forma: a “Republica” seguiria de Pernambuco para o ponto da costa que eu reconhecesse ser melhor para o hidro amarar, na parte compreendida entre Porto Seguro e Santa Cruz, comunicaria o resultado do meu reconhecimento e ali esperaria o hidro. O “Carvalho Araujo” seguiria de Fernando de Noronha para a Bahia a esperar o hidro e dali para a Vitoria. Eu seguiria depois para o Rio de Janeiro. Estabelecido este programa segui para o Porto Seguro no dia 8, ás 9 horas e 15 minutos, logo depois do hidro descolar, com destino á Bahia.”

“enviei a Sacadura os telegramas seguintes: - Comandante Sacadura Cruzaaraujo - Acabo pessoalmente com Soubiran visitar porto interior Porto Seguro. Nós dois temos mesma opinião de que o porto satisfaz por completo para amaragem e descolagem stop. É um porto semelhante ao de Pernambuco com um recife em recta que o defende do mar stop. Na ponte norte do recife faz-se sentir a ondulação convindo por isso que a amaragem se faça tendo passado a ponta francamente e procurando as casas baixas da povoação stop. É conveniente tambem não chegar cá hora preamar a fim de ter linha do recife bem visível stop.

Hoje amanhã e depois hora favoravel ate ás duas horas tarde locaes horas desfavoraveis das duas e meia ás cinco da tarde stop A meu pedido vão ser arrancadas todas as

estacas hoje deforma o porto ficar limpo poucas são stop Peço dizer que material pessoal e gasolina deseja no porto interior visto navio ter ficar fundeado cá fóra e não serem muito faceis as comunicações com o porto interior stop Sigo vêr bahia Cabral donde darei informações mas tudo indica regressarei aqui hoje mesmo stop Fui recebido em terra com as mais intusiasticas e carinhosas manifestações de simpatia e amizade, testemunhando-se aos nossos aviadores a mais subida estima e admiração interpretando o sentir do povo o Doutor Juiz de Direito stop Abraços de todos - “Republica”.-“Comandante Sacadura Cruzaraujo -

Regressei Porto Seguro fundeando a 250 metros da entrada do porto interior depois de ter feito reconhecimento bahias Santa Cruz e Cabral stop Condições esta ultima bahia inferiores ponto vista abrigo stop Ao fundear Porto Seguro vi que todas estacas já estavam tiradas conforme pedira stop Bahia Santa Cruz impossivel para este vento stop Boletim do tempo ás 2 horas da tarde ceu encoberto mar um pouco mais calmo vento Sul Sudueste 17 milhas stop Pratico diz tempo ter tendencia a melhorar - “Republica”.-“Comandante Sacadura Cruzaraujo. Boletim tempo meio dia bom tempo ceu quasi limpo vento Sul quarta meia sueste velocidade 13 milhas pequena ondulação do sueste no fundeadouro visibilidade bôa stop

Completando informações ontem comunico que no baixa-mar e na parte sul do porto interior descobre um baixo areia junto margem oeste sendo tudo limpo desde ponta norte recife até um pouco depois passada pequena ponte o que dá certa um quilómetro extensão norte sul por 250 metros largo stop Por indicação Soubiran estará içado navio galhardete codigo para melhor indicar direcção vento. Hora baixa-mar amanhã meio dia meia hora recifes muito visiveis protegem completo porto. Rogo responder quantidade gasolina precisa para mandar pôr porto interior. Abraços-”Republica”-.

Ao Comandante de cruzador “Carvalho Araujo” tambem o informava telegraficamente sobre dificuldades da navegação junto á costa, e de facto, também bastante importante, do faról se encontrar em reparação.

No dia 13 amarou o hidro em Porto Seguro com toda a segurança, desembarcou-se o carro, e o hidro foi posto em seco, começando-se com as reparações de que precisava.” (MUSANTY, João Augusto de Oliveira)

“- Avistaram o Bagé? Encontrámo-lo a sahir do Recife quando nós entrávamos. E também houve um hollandez que radiographou dizendo que os tinham visto; o Rynlând, da Mala Real.

- Deve ter sido sobre esse que nós fomos passar, quando o avistámos; também vimos outro de longe; não sei se era o Bagé...- A minha pena foi não ter visto a Satanela...  
-?!...

- Sim. Ella vem agora para cá; e eu tenho uma especial admiração por essa artista. Tive pena de não a avistar n’algum navio...

- Realmente; os olhos d’ella deviam vêr-se bem, mesmo de tão alto  
Algumas raparigas que seguiam n’outro gasolina, atiraram beijos quando este approximou.

- Olhe, sr. Almirante, estão a atirar-lhe beijos...

Gago Coutinho agradeceu effusivamente, mas ia-me dizendo:

- Sim... São muito amáveis...O peor é que beijos assim a distancia... não teem applicação!

Velozmente, em avançadas saccudidas, aproximou-se uma guiga (traineira). O seu patrão, que trazia o peito inverosimilmente coberto de medalhas, ergueu três hurrahs frenéticos. Gago Coutinho agradeceu, como de costume, e commentou:

- Tantas medalhas... E' bonito... Eu também gostava de ter assim tantas medalhas..."

"A guarnição do *Republica* fiserá um padrão para deixar nos Penedos como recordação da viagem, padrão constituído por uma chapa de ferro onde estão cravadas letras de latão

formando as palavras *Hydroavião Lusitânia-Crusador Republica* havendo igualmente os fac-smile das nossas assinaturas e da do comandante Muzanty.

17 de Maio - Fui sósinho a bordo, por o Norberto ter muito que escrever. Cheguei pelas 3 e meia. Gago Coutinho, no spardeck, lia *Je t'aime*, de Sacha Guitry<sup>1</sup>." (PEREIRA, H. Faria Félix)

---

<sup>1</sup> *Je t'aime a été créé le 11 octobre 1920 au Théâtre Edouard VII à Paris. Cette comédie en cinq actes de Sacha Guitry*

# OS NAVEGADORES GREGOS EM BARCOS DE GUERRA, DE TRANSPORTE, A REMOS E À VELA MITO E REALIDADE

Comunicação apresentada pelo professor  
doutor Raul Rosado Fernandes,  
em 23 de Outubro

## A ANTIGUIDADE E A SUA RELAÇÃO COM O MAR

Como é de esperar por quem tenha algum contacto com mapas que abrangem a Europa, o Norte de África, e o Oriente até à Península Hindustânica, não é motivo de admiração que nessa extensa zona tivessem zarpado, há milhares de anos, para o mar os mais variados povos, divididos em tribos, ou clãs, pois ainda é difícil considerarmos a existência de nações.

Impeliam-nos várias causas: o comércio dos alimentos e dos materiais para a mais diversa utilização; a defesa contra adversários; o ataque às zonas que pretendiam conquistar para aumentarem os seus domínios; e finalmente o desejo de roubar o “outro”, ou seja a pirataria. A este respeito, já Nestor, o velho rei de Pilos no Peloponeso, (*Odisseia*, III, 71-71) perguntava a Telémaco, que ia em busca de seu Pai Ulisses, que identidade era a sua: “*Ó estrangeiro, quem sois? Onde navegastes por caminhos aquosos? É com fito certo, ou vagueais à deriva pelo mar como piratas, que põem suas vidas em risco e trazem desgraças para os homens de outras terras?*”.

Dominavam o uso, a tradição e bem pouco qualquer legislação com que sonham os nossos contemporâneos, mesmo que seja para a não cumprirem. De facto o homem adquiriu melhores costumes, mas na sua essência não mudou, e por vezes até mostrou, por vezes, antigamente mais bom senso do que os modernos.

Também não nos surpreende que devido à sua vastidão, às ondas que nos enfrentam, à espuma que delas salta, tenha criado na mente humana imagens e mitos que poucos elementos da Natureza conseguem provocar.

Talvez a floresta, esse vasto mar verde de vegetação serrada, povoada de animais ferozes pelo chão fora, de pequenos seres que saltam de árvore em árvore, de ramo em ramo, ao mesmo tempo que sobre eles pairam os elementos voadores da natureza, aves grandes e ameaçadoras, aves pequenas e encantadoras, como as rolas ou os pombos, e até passarinhos, que podem assumir a forma do terno rouxinol.

Nesse mundo marítimo, vasto, belo e ameaçador ou amigo, é impossível, para não irmos mais atrás e para começar a nossa divagação pelos mares do Mediterrâneo e outros, deixar de referir os Egípcios que denominavam a vizinha ilha de Creta, como “muito verde”, e Aristóteles, *Política*, 1271 b, afirma que o regime político da ilha é rigoroso como o de Esparta, e lemos em Homero, *Od.*, XIX, 172 segs: “*Há uma terra, Creta, que*

*fica no meio do mar cor de vinho, que é bela e fértil, rodeada pelo mar. Nela habitam muitos homens... e existem 90 cidades... Destas cidades há uma, Cnossos... nela reinou Minos...*”

A escrita silábica encontrada nos escritos em barro de Cnossos, que se conservaram no barro cozido, devido ao incêndio no palácio de Minos, é conhecida por Linear A, ainda não decifrada, e por Linear B. Esta, durante anos incompreensível, foi decifrada no fim da última guerra mundial nos anos 47, por Michael Ventries, antigo decifrador dos Serviços Secretos Ingleses, e pelo linguista J. Chadwick, chegando ambos à conclusão de que de Grego se tratava, embora não de Grego literário, o que excluiu as hipóteses de que se trataria de língua dos povos pré-helênicos a que se chamava *Pelasgos*.

Os Cretenses foram dos primeiros a conhecer o Mediterrâneo e a tentar dominá-lo. Comandava-os o Rei Minos de Cnossos, e ainda hoje lá estão restos da sua existência, apesar dos exageros cometidos por Sir Arthur Evans no que respeita os restauros arqueológicos que introduziu. De qualquer forma, foi esse povo dos primeiros a tentar estabelecer uma *talassocracia* na zona marítima que ocupava, muito antes dos Aqueus e Jônios, situados respectivamente na Ática, em parte do Peloponeso (Micenas e Tirinto) e na orla marítima da Anatólia. Quanto a estes últimos basta ler Heródoto de Halicarnasso seu conterrâneo.

Sabemos que cerca de 3.100 a.C., provenientes da 3ª Dinastia de Snafru, 40 barcos feitos de cedro do Líbano e da Cilícia (na Anatólia), estão figurados nos frescos da Cnossos em Creta, como também nos é transmitido que o poder dos faraós teria atingido Punt na actual Somália, no litoral do Mar Vermelho, sem que o poder egípcio ali tentasse estabelecer qualquer colónia que fosse. A verdade é que os barcos de grande envergadura que navegavam no Nilo, eram frágeis por não terem a consolidação da quilha, que só depois será introduzida, por volta de 2.500 a.C., para enfrentar a ondulação do Mediterrâneo.

O mesmo não acontecia com os barcos dos Fenícios, povo semita, que se deslocara do actual Bahrein, no Mar Vermelho, para *Tiro* na Anatólia, na zona do actual Líbano e que, no século X a.C., se deslocarão para além das Colunas de Hércules, a nossa conhecida Gibraltar, e cujas aventuras serão identificadas com as de Ulisses no estudo de V. Bérard sobre a *Odisseia* de Homero (entre sécs. VIII e VI a.C.), no comentário que escreveu da sua edição das *Belles Lettres*. O geógrafo Estrabão, da época romana, (III,2,14) é claro no que relata: “*Os Fenícios, digo eu, foram os que ocuparam a parte melhor da Ibéria e da Líbia antes dos tempos de Homero, e continuaram a ser senhores daquelas paragens até os Romanos acabarem com a sua hegemonia*”.

Já na *Bíblia*, *Livro dos Reis*, 10,22, se refere a terra de *Tarshish*, que A. Shulten identifica, em obra já antiga, com *Tartessos* (2ª Ed. 1945), situada na larga embocadura do Guadalquivir, e que seria dominada pelos Fenícios.

A qualidade dos barcos tripulados por este povo e a sua importância na guerra marítima já tinha sido, alguns séculos antes de Estrabão, confirmada na análise da guerra entre Persas e Gregos por Heródoto, I, 1, que logo no início da sua investigação (*história*) afirma que “*os homens cultos Persas dizem que foram os Fenícios os causadores daquela guerra. Que eles vieram daquele mar a que se chama “Vermelho” (“Golfo Pérsico”)...*” e mais

adiante, VII, 89, junta as tropas fenícias às sírias, que se batiam ao lado dos Persas, e acrescenta que os Fenícios, nos melhores barcos navegavam, e “*habitam agora a costa da Síria*”, ou seja na zona, onde se situa a região de Beirute.

Na antiguidade clássica, o povo Fenício desempenhará um papel importante e sugestivo, não só porque ao seu alfabeto tinham acrescentado os Jónios da Anatólia as vogais que nele eram inexistentes, tornando a escrita mais legível, que acabou nos fins do 1º milénio por ser adoptada com muitas divergências linguísticas pelos invasores Dóricos, que se foram estabelecer em cerca de 1400 a.C. no Peloponeso, criando Esparta, substituindo a cultura do *bronze* que vemos em Homero, pela do *ferro*, e depois indo colonizar a parte meridional da Itália, que se passou a denominar a *Magna Grécia*, onde se falavam dialectos Dóricos, diferentes do Ático da Hélade e do Jónio da orla marítima da Ásia Menor.

Os Fenícios, que vieram criar *Cartago*, no Norte de África, e *Nova Cartago*, na orla andaluz, vieram a desempenhar na história e lenda antigas papel importante, não só por se terem deslocado de zonas longínquas, como por terem sido inimigos de peso dos Romanos, bastando recordar o guerreiro Aníbal as suas tropas e elefantes, e por proporcionar a Virgílio o poder criar a romântica figura da rainha *Dido*, por quem o troiano *Eneias*, na sua missão de ir fundar Roma, se apaixonou e abandona, levando-a ao suicídio.

De todas estas aventuras e refrega ficou a noção da “*fides punica*”, que corresponde, no calendário da desconfiança, ao que hoje intitulamos, a respeito do império britânico, de “*perfidious Albion*”, que os nossos reis e povo bem conheceram.

### HOMERO E O REGRESSO DE ULISSES Á SUA ILHA DE ÍTACA (*nóstos*)

Entrecruzam-se na antiguidade as versões das histórias, míticas ou não, de heróis navegantes que procuram novas terras ou que regressam da guerra (*nóstos* é o “regresso” à pátria de origem, como a *Odisseia*). Há versões que parecem mais antigas e outras que descrevem aventuras que podem ser de épocas imemoriais que não conseguimos cronologicamente identificar. Todas contudo se referem a aventuras humanas e obedecem a uma racionalidade indesmentível. Egípcios, Fenícios, Cartagineses, Gregos, das proveniências mais diversas, arrastam-nos para a bonança, para o perigo, para terras longínquas, mantendo contudo uma unidade que é concedida e criada pelo próprio ser e pensar humanos na desventura perigosa ou na felicidade possível.

O regresso de Ulisses na *Odisseia* é povoado por aventuras no mar, durante muitos anos, ao passo que a guerra de Tróia da *Iliada*, é de duração muito mais breve. O ardiloso e cheio de manhas Ulisses é o marinheiro mais antigo depois de Jasão, o herói dos *Argonautas*, de que trataremos depois. Horácio, o poeta do imperador Augusto, traça como exemplo a seguir um breve retrato, traçado por Homero, do herói, na *Epístola*, I,2,17-28: “*Propôs-nos o exemplo proveitoso de Ulisses, / é ele o dominador de Tróia e muitas cidades conheceu, / e viu os costumes dos humanos no meio do vasto oceano, / e quanto a si, enquanto prepara a volta a casa dos companheiros, muitos reveses / sofreu, sem se deixar afogar nas ondas inimigas. / Conheceu as vozes das Sereias e as poções de Circe; se as tivesse bebido com*

*os companheiros, por ser tonto e precipitado, / teria ficado, sem honra nem coragem nas mãos daquela meretriz; / teria ficado a viver como um cão imundo ou com uma porca, amiga da lama. / Nós estamos no grupo dos que nasceram para comer frutos, / e sermos esposos de Penélope e enganadores de Alcínoo... ”.*

Este curto exemplo poético resume o glorioso roteiro marítimo de Ulisses e as terras e gentes que conheceu e que a posteridade tentou identificar com lugares geograficamente conhecidos, o que a qualquer leitor, alguns milhares de anos passados, não parece tarefa possível, senão por acaso. Mas a imaginação não tem limites e ainda bem...

Na nossa memória homérica as aventuras de Ulisses não aparecem pela ordem que lhe foi concedida no longo poema, com todos os epítetos e versos repetidos que facilitavam a vida ao *aedo* que os recitava de cor, segundo tudo leva a crer, sobretudo depois da intuição de M. Ventries e estudo de J. Chadwick.

Será que as aventuras de Ulisses se limitaram ao mar Egeu e ao Mediterrâneo?

Muitos eruditos da Antiguidade Clássica e modernos pensavam que não, que tinham ido mais longe. É difícil não pensar na ilha de Ogígia, onde, dominado pela bela feiticeira Calipso, Ulisses ficou 7 anos, e houve quem identificasse o lugar com uma ilha do Atlântico, já depois das colunas de Hércules.

A diversidade é tal que o geógrafo Estrabão, I,2,14, dizia: “*Eratóstenes aventava a hipótese de que Hesíodo situou, por ter investigado, as digressões de Ulisses nas regiões da Sicília e da Itália, etc. ...contudo, além do que por mim foi dito acerca do género de mito que Homero deu a conhecer, grande número de escritores que discutem os mesmos assuntos e segundo a tradição ligada a esses lugares, pode-se aceitar, que esses temas não são inventados por poetas nem por escritores, mas são vestígios de pessoas e de acontecimentos reais.*”.

Os *Lotófagos* situam-se, segundo alguns, em Sirtis na África setentrional, ou no Sul da Arábia, no Golfo de Áden, bem como os *Lestrigónios* são vistos pelos Antigos, em Leontinos, Noroeste de Siracusa, na Sardenha ou Fórmias, quando não na Crimeia, ou seja, no Cáucaso, bem conhecido dos antigos Gregos como zona de abastecimento de cereais.

A tradição mais vulgar, no que respeita os *Ciclopes*, coloca-os na Sicília, lembrando o vulcão Etna, mas há autores que vêem em Malta, em Tunis, perto de Cartago, ou perto de Nápoles, a caverna de Polifemo a quem Ulisses engana, *Od, IX, 503*, dizendo: “*Ó Ciclope, se algum homem te perguntar quem foi que vergonhosamente te cegou o olho, diz que foi Ulisses, saqueador de cidades, filho de Laertes, que em Ítaca tem o seu palácio.*”.

Quanto à ilha de *Éolo*, deus dos ventos, que James Joyce no *Ulisses* faz residir e explodir, quando se abre uma porta, na sede do jornal *Times of Dublin*, é ela em geral colocada nas ilhas Lipari, no Mar Tirreno, e até em *Zanzibar* na África.

É no Mar Negro, na Cólquida, ou nas *Canárias* e outras ilhas atlânticas, que a ilha da feiticeira e bruxa má *Circe*, foi situada pela imaginação de alguns autores, ela que fez ingerir uma poção maléfica aos companheiros de Ulisses, que os transformou em porcos, conseguindo ele obter, por protecção divina, o antídoto que bebeu e desfez o encantamento.

Num vaso ático de figuras negras encontramos a magnífica cena da passagem de Ulisses pelas perigosas e atraentes *Sereias* que o vão impelir para a morte, precavendo-se o herói ao pôr cera nos seus ouvidos e dos companheiros, ligado ao mastro do veleiro, para

não cometer qualquer imprudência. Esses estranhos entes malignos habitavam, segundo alguns autores, não muito longe das rochas vivas e esmagadoras de *Cila* e *Caribdis*, provavelmente na zona de Sorrento, perto de Nápoles, ou então nas ilhas Lípari, no Bósforo, ou em Tenerife nas Canárias, considerando-se também como possibilidade a dos icebergs do Atlântico Norte.

A última paragem de Ulisses, antes de chegar a Ítaca, depois de um naufrágio brutal, foi na ilha dos *Feaces*, onde é lançado na praia, praticamente despido, para ser encontrado depois por *Nausícaa*, filha do rei *Alcínoo* e da rainha *Aretê*. É na corte do rei que conta a história das suas aventuras, e só depois se dirige numa embarcação mítica, para a ilha de Ítaca, onde nasceu e na qual reinava, e onde o espera, no meio de um tumulto de pretendentes à sua mão, a rainha *Penélope*, rodeada de episódios que nos fazem facilmente lembrar a lenda nórdica de Solweig que foi tratada por Ibsen no *Peer Gynt*.

Os 10 anos de aventuras de Ulisses estão repletos de aventuras deste género, de seres malignos e benignos, de paisagens míticas e belas, sem que se impeça no, canto XI, a *Catábase*, que comentadores antigos situam junto ao Averno, pequeno local situado não muito longe de Cumas, onde, na *Eneida*, começava a descida aos reinos subterrâneos, através de cuja descida o herói troiano Eneias vai ter a oportunidade de encontrar todos os companheiros que já tinham desaparecido, na guerra, ou simplesmente na morte e encontrar a triste Dido, que por ele se tinha suicidado.

Mas passemos ao reino do mito, cuja localização e seguimento, também se podem tentar pois topónimos não faltam nas aventuras do navio *Argo* (lat. *Argus*) que já serviu para denominar um lugre de quatro mastro, da **frota branca**, dos nossos bacalhoeiros de antanho, não devendo esquecer as ilhas Bem-Aventuradas, algures, bem longe do Egeu, que são referidas por Homero, *Od. III, 561 ss.* "*Mas para ti, Menelau, criado por Zeus está destinado / que morras em Argos, apascentador de cavalos;/ para os Campos Elísios, nos confins da terra, os imortais te levarão.../(ai) Não há neve. Nem grandes tempestades, nem sequer chuva...*" Quem jamais poderá saber onde estão os Campos Elísios, quando o cristianismo fala do "vale de lágrimas", os dois lugares existem e feliz é aquele que pode estar por vezes num e por vezes noutros

## OS ARGONAUTAS

Embora, quando de antiguidade se trata e de aventuras marítimas se fala, a nossa memória e cultura lembrem imediatamente Homero, e não sem razão, a verdade é que não se pode deixar de lado, como história lendária, a epopeia dos *Argonautas*, de autor mais tardio e em princípio mais individualmente caracterizado do que Homero (sobre o enigma homérico a discussão continua, sobretudo depois de Millman Parry e J. Ford, por volta de 1930, estudarem os cantos guerreiros servo-croatas, que celebraram durante séculos, a vitória total dos Otomanos sobre as forças sérvias e seu czar, em 1389, 4 anos depois de Aljubarrota, muitos anos depois das opiniões diversas dos homeristas do séc. XVIII).

Trata-se de *Apolónio de Rodes*, o único grande poeta épico muito depois de Homero, 270-245 a.C., bem pouco apreciado por Calímaco, o grande nome da época, e um dos muitos frequentadores do *Museu (Templo das Musas)* de Alexandria, ao qual o vaidoso Calímaco chamava displicentemente “*Capoeira das Musas*”, criticando sem hesitar o seu contemporâneo Apolónio.

Nas várias versões, em prosa e em verso, dessa história mítica, julga-se que anterior à de Ulisses, que começa a intriga em Orcómeno na Beócia, capital dos Míniás, nela aparecendo, como tema central, a busca do *velo de ouro* pelo herói Jasão, levado para a Cólquida, na zona próxima do Cáucaso.

Como sempre é história de vinganças, e sê-lo-á até ao fim com a personagem Medeia, mulher de Jasão, e que por vingança matará os filhos que dele teve, e a forma á de tal crueldade que Horácio na *Arte Poética* aconselha a recolher aos bastidores essa sangria.

De qualquer forma a intriga inicial é que nos interessa: o tio de *Jasão, Atamas*, está em Orcómeno, tem dois filhos, Frixo e Hele, nascidos da deusa das nuvens *Nefele*, que ele abandonou por *Ino*, filha de *Cadmo*, a fim de acabar com a fome que ele próprio tinha gerado no reino.

A escrava de *Nefele*, revoltada, entrega a Frixo um carneiro com o “velo de ouro” e leva-o a fugir com a mágica dádiva pelo mar fora.

Chegou *Frixo a Aia*, no Helesponto, no Mar Negro portanto, e aí sacrifica o carneiro, cujo velo pendura na gruta de *Ares*, o deus da guerra, sob a vigilância de um dragão sue sempre atento, nem dorme. Na Cólquida vivia *Medeia*, filha do rei Aetes, que será levada para a Grécia, quando Jasão ali chega em busca do velo, por ordem de Hera a mãe dos deuses. Propõe-se voltar á Hélade, no navio mitológico *Argo*, construído sob a supervisão da deusa Atena, feito de pinho que não apodrecia, cortado do monte Pélion. Na proa ligou-lhe Atena um carvalho de Dodona, com o poder da profecia, o que não nos deve espantar, se nos lembrarmos, como aponta James Frazer no *Golden Bough*, que o carvalho era considerado pelo homem primitivo como dotado de alma, na versão animista dos princípios da nossa existência.

Jasão reuniu a bordo e levou do Mar Egeu a bordo do *Argo* até à Cólquida companheiros célebres e míticos, como sejam o músico *Orfeu*, *Linceu*, o do olho de lince, e *Pólux*, conhecido pela sua força física invencível.

Ao passar no Egeu, pela ilha de Lemnos, onde as mulheres tinham assassinado todos os homens, menos Toas, Jasão tem dois filhos da rainha da ilha, e zarpa depois rumo a Cólquida, onde se casa com Medeia, que ajuda a adormecer, pois era feiticeira, com poção mágica, o dragão que guardava dia e noite o **velo de ouro**. Já na posse do velo, Jasão, depois de ter acabado três tarefas miríficas impostas pelo rei Aetes, foge com Medeia, perseguida pelo pai, e até vai passar por *Tomí*, na actual Roménia, e futura colónia da Hélade.

Já em terra grega, Jasão cansa-se de Medeia, que no meio de várias intrigas e tragédias acaba por matar os filhos que dele tinha, como poderemos ler na *Medeia* de Eurípides.

Eis a viagem de ida e volta da *Argo* e de *Jasão*, cujas versões são muitas e diferentes na mitologia antiga.

## OUTRAS VIAGENS PELO MEDITERRÂNEO E OCEANOS ATLÂNTICO

A realidade e a imaginação clássicas, reflectidas nos seus cronistas e poetas, ainda foram mais longe durante muito tempo, sem esquecerem a os navegadores cartagineses, como *Himilcão*, que passadas as Colunas de Hércules e as margens do Guadalquivir e Tartessos, destruída entre 500 e 480 a.C., teria ido para a Europa do Norte, tal como o seu compatriota *Hanão* teria feito rota para o Sul, bordejando a costa de África. Quanto ao primeiro é Plínio-o-Velho (*H.N.*, II, 169), que dele fala, bem como Avieno na *Orla marítima* (ed. J. Ribeiro Ferreira, Coimbra, 1992); do segundo é o mesmo Plínio que a ele se refere (*H.N.*, II, 169; V,8; VI, 200), referindo-se a tere Hanão visto rios cheios de hipopótamos e crocodilos, bem como homens e mulheres de corpo peludo, de cujos corpos os navegadores tiraram amostras da pele, tendo-lhes dado o nome de *tyrogodytae e ophiophagi*, ou seja de “trogloditas e comedores de serpentes”, o que é bem possível aceitar, se lembrarmos gorilas e outros animais selvagens e hábitos alimentares em diversas partes do mundo.

Do mesmo modo ficaram célebres as viagens de *Píteas* de Marselha, que, muito embora posta em causa a veracidade das suas informações, pelo geógrafo Estrabão, I,4,3; III,3,7, nem por isso deixa de ter valor o que o mesmo Avieno nos diz do Promontório *Ofiussa*, identificado geralmente com o *Cabo da Roca* (ob. cit., v.173 ss.). Um passo de Estrabão, II, 4,1 é extremamente negativo quanto a *Píteas*, dizendo que as suas informações estão erradas quanto às medidas da Britânia, embora o *fretum gallicum* seja por ele nomeado e pelos modernos identificado com o estreito de Dover, e haja alusões ao âmbar do Báltico. Ia *Píteas* em busca das Cassitérides, ou seja das ilhas onde houvesse estanho.

No Oriente, contudo, houve as mesmas tentativas de enfrentar o Oceano, como é o caso de *Cilax* de Carianda, mandado por Dario, o imperador Persa, desvendar os mares. Eis o que lemos em Heródoto, IV, 44: “*O que mais se sabe da Ásia foi descoberto por Dario. Dario queria saber do rio Indo, que de todos os rios é o segundo a produzir crocodilos, e também queria saber por que vias este rio desaguava no mar. Mandou barcos comandados por Cilax, um homem de Carianda, e outros em cujos relatos acreditava por serem verdadeiros.*”

Pena é que os escritos dos cronistas, se é que os houve, não chegassem até aos nossos dias...

## O QUE RESTA QUE SEJA IDENTIFICÁVEL COM A ANTIGA REALIDADE

### *Barcos, remos e remadores*

Não é muito o que resta, a não ser as descrições de eruditos gregos e romanos, algumas imagens que juntamos neste trabalho e o esforço de arqueólogos ingleses e gregos a reconstruírem, peça por peça, a antiga **trirreme**, barco de combate, que encontramos a cada passo na *Guerra do Peloponeso* de Tucídides, ainda que fossem de invenção e criação anteriores, pois foram feitas nos estaleiros atenienses, quando *Xerxes*, o imperador persa, tentou apoderar-se da Hélade, e foi pelas trirremes derrotado por Temístocles, nos prin-

cípios do séc. V, na batalha naval de Salamina, um golfo que não dista a muita distância de Atenas e do Pireu.

Nessa guerra, estiveram aliados Atenienses e Espartanos a combater o inimigo asiático, e venceram-no. Houve porém uma diferença de atitude entre os dois povos gregos.

Os Espartanos, confinados a uma disciplina militar que fazia bons guerreiros, mas só se mantinha pelo trabalho escravo do muitos *hilotas*, em maior número que os cidadãos espartanos, o que a estes aterrorizavam, quando se afastavam para a guerra. Eram muitos e estavam em Esparta, situada em zona da montanha pobre do Peloponeso, e praticamente só viviam do trabalho-escravo, não lhe pagando as colónias qualquer tributo.

Por seu lado os Atenienses, não só exploravam com violência as suas colónias do Egeu, que lhes pagavam impostos, como, em vez de destruírem as trirremes que tinham sido poupadas na guerra contra os Persas, aumentaram nos estaleiros do Pireu, por exemplo, o número de embarcações que tinham, umas para fazer a guerra, outras, as *pentacontoros*, para transportarem carga, tropas e cavalos, sendo umas com cobertura e outras sem cobertura, mas todas indispensáveis para a logística em guerras longínquas, como a que se vai travar na Sicília, por desgraça dos Atenienses, cujo povo é enganado pelas artimanhas políticas e oratórias de um autêntico e genial *condottiere*, da velha nobreza ateniense, Alcibíades.

Foi admirável a construção da *trirreme* ateniense com a colaboração dos arqueólogos e historiadores Ingleses e Gregos, sob a direcção do Almirantado helénico. Muito se teve de concretizar quanto às descrições antigas.

O material com que foi feita era a madeira, naturalmente. Empregavam-se, na *xyla* (carpintaria), para o casco e cobertura, o pinho (**peuke e pitys**), como o cipreste, da família dos cedros (**kyparissos**) e o cedro (**kerdos**), ou o abeto (**elate**), e para a quilha a madeira mais forte do carvalho (**drys**), que segundo os estudos de J. G. Frazer no *Golden Bough*, tinha no mundo primitivo um valor mágico). As pranchas ligadas pelas cavernas, uniam-se depois no fecho aglutinador de carvalho, mantido, com se pode ver na imagem, por ganchos de madeira que se entrecruzavam. Essa estrutura reforçava-se para a proa, que terminava por um **esporão**, com metal ou não, sendo a abordagem dos barcos atenienses feita de lado contra o casco do barco inimigo, ao passo que em Siracusa, os próprios marinheiros da zona, não só reforçaram o esporão, como começaram, com grande prejuízo para os Atenienses, a chocar proa com proa, o que facilitava a manobra, como foi possível levar a cabo no porto de Siracusa onde os Atenienses sofreram triste derrota naval, conforma lemos em Tucídides.

A calafetagem fazia-se entre as cavernas e as pranchas horizontais que elas sustentavam, com pez, ou breu, e resina como elemento aglutinador, tal como se continuou a fazer muitos séculos depois.

Uma trirreme media em geral 35 metros, dispunha de um corredor central entre os 150 remadores, ou em menor número, conforme a finalidade a que era destinada, que remavam sob a cobertura, em planos individuais diversos, para poderem fazer as remadas à vontade, mas todos num mesmo plano excluindo-se a hipótese de os remadores estarem divididos por três andares, pois criariam um casco enorme e desequilibrado. Cada um

tinha um remo de 10 metros, com punho de 50 cm. para agarrar na remada, e as pás dos remos com 30 cms de largura, pois tinham sido cortadas a direito depois de terem sido arredondadas na ponta. Calcula-se que assim se evitassem as chamadas “caranguejas”, nos barcos de corrida de hoje.

Os remos estavam fixos por um cabo, depois de o terem sido por tiras de cabedal, mais frágil, e estavam presos num tolete, com um nó, que no caso da reconstituição actual e existente, foi sugerido e ensinado por um pescador do porto de Poros no Sul do Peloponeso.

A fim de evitar que faltassem os remos, que porventura se quebrassem, havia sempre 3 remos sobresselentes a bordo.

Nas trirremes, que fossem para carga de animais ou de alimentos, os remadores dividiam-se em dois grupos de número igual, um, a bombordo e junto à popa; o segundo, a estibordo e junto à proa, em menor número e em lados opostos, que somados eram em número inferior aos que remavam geralmente nas trirremes de combate. Sobravam portanto dois espaços livres, onde ia a carga, que transitava por um corredor, como pode ver-se pela imagem junta.

O piloto manobrava à popa dois remos em simultâneo, que serviam de leme e certamente mandaria pelo comandante do ritmo, que o coordenava por um pífaro, que mandasse parar os remos do lado para o qual ia voltar. Quem já remou sabe como se faz.

### **Os dois mastros e as duas velas**

A vela grande era sustentada por um mastro de cerca de 12 metros, conforme se pode calcular pelo desenho apresentado, e vela pequena a pouca distância da proa, era uma espécie de traquete que tinha 1/4 da dimensão da vela maior, sem que nos tenham chegado exemplos pictóricos em vasos para nos orientar. A vela grande era deixada em terra, quando o barco tinha de ir batalhar contra um potencial inimigo, nas descrições de Tucídides, contra os Espartanos, por exemplo, se o navio fosse Ateniense.

Também não era possível atingir grandes velocidades que ultrapassassem normalmente os 5 nós, e a vela, sobretudo a de maior pano, tinha de ser recolhida, ou grandemente diminuída em tamanho, com os cabos, feitos de cânhamo, e de esparto, das adriças, escotas e enxárcias, se o vento soprasse a uma velocidade superior a 20 nós.

Não era por acaso que a navegação antiga foi geralmente costeira, atracando para pernoitar em zonas mais calmas da costa. Mas os pormenores não são revelados pelos antigos historiadores, sobretudo quanto às navegações que se fizeram no Atlântico e mesmo no Pacífico. Ulisses, por isso mesmo, a não só devido às cóleras do seu inimigo natural Poseídon, deus do mar, ou de Éolo, o deus dos ventos, não só teve de aportar a ilhas, umas perigosas, outras não, como acabou naufragado e com o seu barco destruído, praticamente nu, na praia da ilha dos Feaces, onde vai encontrar-se com a bela Nausícaa.

A Ítaca chegará de forma mágica e só será reconhecido depois de tantos anos de ausência, pelo seu velho Argo, o cão, e pelo porqueiro Eumeu.

É um percurso apaixonante o da navegação grega e de seus contemporâneos, e tão apaixonante que os nossos contemporâneos tentaram reconstruir, lendo, copiando e inventando, trirreme **Olympias**, que ainda hoje consta que navega, e se deixar de navegar, passará a fazer parte desse mundo mítico e também muito real, porque por todo o lado, no Ocidente e em parte do Oriente deixou vestígios e inúmeras imagens para o nosso saber, e não a deixemos de lado, para nossa imaginação.

# CONSIDERAÇÕES HISTÓRICO-POLÍTICAS SOBRE O PASSADO E O FUTURO DA FACHADA ATLÂNTICA DAS AMÉRICAS

Comunicação apresentada pelo acadêmico  
Eduardo Arantes e Oliveira, em 30 de Outubro

## 1 - INTRODUÇÃO

Não me seria possível apresentar esta comunicação sem mencionar o Abade Corrêa da Serra e os primórdios da Real Academia das Ciências, atual Academia das Ciências de Lisboa. Fundada na véspera do Natal de 1779 por D. Maria I, foi seu 1º Presidente o 2º Duque de Lafões e seu 2º Secretário um botânico de reputação internacional: o Abade Corrêa da Serra<sup>1</sup>. Diga-se em abono da Rainha fundadora que ela teve a coragem de autorizar, sob proposta do Duque seu parente, a admissão de sócios cujas ideias, em geral inspiradas pelo Iluminismo, a “filosofia das Luzes”, podiam, na época, ser consideradas “muito avançadas”.

Como uma boa parte dos seus confrades, Corrêa da Serra foi um dos expoentes do Iluminismo em Portugal. Então como hoje, Portugal e a Europa atravessavam uma grave crise que não poderia ser ultrapassada sem uma grande dose de otimismo. Ora, o otimismo foi a melhor parte da herança que o Iluminismo nos deixou.

A realidade das sociedades onde o Iluminismo floresceu contrastava, geralmente, com a conceção da Sociedade como “contrato social”. Profundamente críticos das sociedades onde viviam, os iluministas sugeriam reformas que só por via revolucionária poderiam ser implantadas. Foram pois vítimas dos próprios excessos, os mais extremos dos quais foram o Terror revolucionário e as guerras napoleónicas. Alcançaram, pelo menos, um extraordinário êxito político: **a fundação dos Estados Unidos da América**.

Mas a criação do Império do Brasil, precedida pela do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, foi ela própria o mais bem-sucedido dos projetos políticos inspirada pelos Iluministas na América de raízes ibéricas.

A elevação do Brasil a Reino, e do Rio de Janeiro a sede do Império, municariam o Abade Correia da Serra, típico iluminista, com argumentos a favor de uma ideia que talvez não fosse exclusivamente sua, mas da corporação académica em que pontificou: a da estruturação das Américas em duas áreas de influência, uma, a Norte, liderada pelos Estados Unidos, a outra, a Sul, encabeçada pelo Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, já que este Reino, sediado no Rio de Janeiro, não era já europeu. A prova documental é uma carta datada de 10/VII/1816, dirigida ao 4º Presidente dos EUA, James Madison,

---

<sup>1</sup> Contrariamente aos que muitos pensam, Corrêa da Serra não foi o 1º Secretário. Esse foi o 6º Visconde de Barbacena que deixou o cargo para desempenhar, no Brasil, as funções do Governador e Capitão-general de Minas Gerais.

em que o Abade ousou escrever: “*As nossas nações são ambas potências americanas e serão sempre as mais proeminentes de todas em cada uma das partes que lhes cabem no Novo Continente*”. Mais tarde, dirigindo-se a Jefferson, seria mais explícito e acrescentaria: “*quando a América for governada por um sistema próprio, caberá aos governos destas duas potências dirigir todo o sistema*”<sup>2</sup>.

Custa a crer que Correia da Serra, representante diplomático de Portugal nos Estados Unidos, veiculasse junto de personagens tão importantes uma tão ousada concepção geopolítica sem a autorização do monarca que representava. É certo que, se lhe solicitasse, não seria natural que este a concedesse, desafiando a Inglaterra, nossa indispensável aliada, e a Espanha, nossa ainda poderosa vizinha.

Ocorrem-me porém outras questões, que nunca ouvi formular e que talvez seja impossível esclarecer, mas que sugerem que a Academia pode ter desempenhado um papel significativo em todo esse processo. São elas:

- 1ª. Que reflexões terá a independência dos Estados Unidos, reconhecida pela Inglaterra em 1783, suscitado no seio de uma instituição como a Academia, fundada em Lisboa menos de 4 anos antes?
- 2ª. Terá esta funcionado como um laboratório em que o futuro das Américas foi discretamente objeto de análises que mais tarde inspirariam a proposta do Abade?
- 3ª. Terá a posterior fundação do Império do Brasil representado a concretização de um plano alternativo que um outro acadêmico, José Bonifácio de Andrada e Silva, mais tarde também Secretário da Academia, retomaria, uma vez inviabilizado o primeiro pela Revolução de 1820?

## 2 - CORRÊA DA SERRA, UM CIDADÃO DO MUNDO

### 2.1 - O banido de Portugal

Corrêa da Serra foi um autêntico cidadão do Mundo<sup>3</sup>. Na sua vida avultam três períodos: o passado em Portugal ao serviço da Academia, o passado em Inglaterra e em França como banido de Portugal, e o passado nos EUA como banido da Europa, período em que foi, no jovem país, o representante da “Inteligência Europeia”<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Richard Beale Davis, “*The Abbé Corrêa da Serra in America, 1812-1820: the Contributions of the Diplomat and Natural Philosopher to the Foundation of our National Life*”, Gávea-Brown Publications, Department of Portuguese and Brazilian Studies, Brown University, 1993. *Afterword*, por Léon Bourdon, p. 363.

<sup>3</sup> Título de uma biografia da autoria de Ana Simões, Maria Paula Diogo e Ana Carneiro (“*Cidadão do Mundo; uma Biografia Científica do Abade Correia da Serra*”), ed. por Porto Editora, 2006.

<sup>4</sup> Richard Beale Davis, “*The Abbé Corrêa da Serra in America, 1812-1820: the Contributions of the Diplomat and Natural Philosopher to the Foundation of our National Life*”, Gávea-Brown Publications, Department of Portuguese and Brazilian Studies, Brown University, 1993.



Abade Correia da Serra

O Abade, que já em jovem vivera com a família em Roma (onde se ordenou) e seguidamente em Nápoles, soube tirar partido dos sucessivos banimentos de que foi objeto. O período passado em Portugal após o regresso, a convite do Duque de Lafões, decorreu entre 1777 e 1795, depois da queda do Marquês de Pombal. Foi então que deu a sua grande contribuição para implantação e desenvolvimento da Academia.

Não desejaria perder demasiado tempo a descrever o período anterior à sua nomeação para representante diplomático nos Estados Unidos, mas tem interesse referir as razões por que foi banido, tanto de Portugal, como, sucessivamente, da Inglaterra e da França.

Em Portugal, aconteceu que, possivelmente na ignorância do próprio Duque, o Abade ultrapassou limites tacitamente fixados, atrevendo-se a dar guarida nas instalações da Academia a um revolucionário francês, Broussonet, também naturalista, que viera refugiar-se em Lisboa. Tal “atrevimento” teve como consequência forçar Corrêa da Serra a embarcar para Londres onde chegou sem passaporte em Setembro de 1795. Broussonet seguiu para Marrocos, onde não deve ter tido qualquer oportunidade de implementar as suas ideias sociais e políticas.

## 2.2 - O banido da Europa

Em Inglaterra, o Abade Corrêa, cuja reputação era bem conhecida nos meios científicos europeus, beneficiou da valiosa amizade e da consideração científica, não só de Sir Joseph Banks, que durante cerca de 40 anos presidiu à *Royal Society*, mas de James

Edward Smith, presidente de uma sociedade doutra mais especializada, a *Linnean Society*. Em Abril de 1801, o Governo português nomeou-o conselheiro da Legação portuguesa. Aconteceu porém que D. Lourenço de Lima, filho do poderoso 1º marquês de Ponte de Lima, que, como toda a Família Ponte de Lima, odiava o Abade e tudo o que ele representava, foi nomeado embaixador no Reino Unido.

Correia da Serra transferiu-se então para Paris onde permaneceu cerca de 10 anos. Aí, não só integrou um grupo de naturalistas liderados por homens como Jussieu, Cuvier e Humboldt (o naturalista, não o fundador da Universidade de Berlim), que reconhecendo-lhe o mérito o trataram com o maior apreço, como colaborou com instituições científicas da sua especialidade, particularmente o *Jardin des Plantes*. Conheceu também personalidades de importância social e política, como Lafayette, du Pont de Nemours e alguns americanos. O Abade era, sem dúvida, brilhante: todos citavam os seus “ditos de espírito” e apreciavam a sua erudição e criatividade. O problema era que uma tal sociedade gravitava, na prática, à volta de Napoleão. Basta dizer que um dos investigadores mais influentes do *Jardin des Plantes* era Étienne Geoffroy Saint-Hilaire que, em 1808, durante a ocupação francesa, veio a Portugal como comissário, a mando de Napoleão, escolher as peças mais notáveis das coleções científicas portuguesas para as levar para França.

O Abade manteve-se em Paris durante as duas primeiras Invasões Francesas a Portugal. Por alturas da terceira, a sua situação tornou-se insustentável. Tendo-se recusado a prestar ao Imperador o apoio político público que este lhe exigia, foi intimado a sair de França e optou pelos Estados Unidos.

### 2.3 - O representante da Inteligência Europeia nos Estados Unidos

Munido de cartas de apresentação de alguns dos seus mais ilustres colegas europeus para algumas das mais notáveis personalidades americanas, seguiu para a América, em finais de Dezembro de 1811, num famoso navio, a fragata U.S.S. *Constitution*, que ainda hoje pode visitar-se no Porto de Boston. Chegou pois ao Novo Continente precedido de uma extraordinária reputação científica e social que lhe abriu as portas das instituições científicas e dos salões onde se reuniam as ainda reduzidas elites do jovem país. Odiou a Cidade de Washington, onde lhe foi necessário passar para estabelecer contactos a nível oficial. Não era porém lá que pretendia fixar-se, mas em Filadélfia, a verdadeira metrópole cultural da América. Ao chegar a esta cidade, descobriu surpreso que já era membro, por eleição, da *American Philosophical Society*, a mais notável das sociedades doutras dos EUA. O presidente desta era o próprio Thomas Jefferson, segundo Presidente e um dos “pais fundadores” dos Estados Unidos.

Jefferson já não residia em Filadélfia, mas em *Monticello*, na Virgínia, e cedo iria ter um sucessor na presidência da Sociedade: o Dr. Caspar Wistar. Corrêa passou a frequentar as reuniões semanais que Wistar promovia em sua casa, e foi ele que o apresentou a Jefferson. Segundo Beale Davis, o biógrafo de Corrêa da Serra cuja obra vimos seguindo, Corrêa da Serra, não só frequentava semanalmente os chamados *Wistar parties*, como

transformou a sua própria residência num ponto de encontro de tudo o que Filadélfia tinha de mais sábio e mais elegante. Lá acorriam pois, não só os intelectuais, mas os membros das mais antigas famílias da cidade.

Em 1813, o Abade pensava já em regressar à Europa, mas não sem antes fazer uma mais longa visita a Jefferson. Esta visita causou em ambos uma tão profunda impressão que Corrêa adiou indefinidamente a sua partida da América. Jefferson escreveu a Wistar definindo Corrêa como “*the best digest of science in books, men, and things, that I have ever met with; and with these the most amiable and engaging character*”<sup>5</sup>. De facto, todos os que encontravam o Abade Corrêa da Serra ficavam fascinados. Achavam-no, não só sábio e erudito, como extremamente interessante e simpático, um brilhante conversador, um lúdimo representante, pois, da “Inteligência Europeia”. Passou a haver em *Monticello* um quarto a que ainda hoje chamam o “quarto do Abade” (*the Abbey’s room*). No mesmo corredor, ficava o quarto de outro amigo de Jefferson: o Presidente Madison.

### 3 - O DIPLOMATA LUSO-BRASILEIRO

#### 3.1 - A conceção de uma América bipolar

Mantendo-se embora nos Estados Unidos, algo ia suceder que mudaria a sua vida: no dia 1 de Fevereiro de 1816, o Governo lusitano, sediado no Rio de Janeiro, já não como Governo de Portugal mas do “Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves”, nomeou o Abade ministro plenipotenciário junto do Governo dos Estados Unidos. Tudo indica ser esse o cargo que ele mais ambicionava desempenhar. Dizia que a nomeação de um Ministro Plenipotenciário<sup>6</sup> uniria estreitamente o que ele sempre chamava “as duas grandes potências do Hemisfério Ocidental”<sup>7</sup>.

A notícia da sua nomeação tornou-se pública em 31 de Maio e as credenciais chegaram aos Estado Unidos em Julho. Jefferson ficou encantado e não deixou de observar que Portugal era uma nação que merecia toda a confiança pela lealdade com que sempre tratara os países amigos. Na carta formal que enviou ao Presidente Madison ao assumir o seu novo cargo, Corrêa da Serra escreveu: “*No que se refere ao futuro, espero que, pelo menos durante o meu mandato, o Ministro de Portugal seja considerado uma espécie de Ministro de família*”<sup>8</sup>. Era a chamada *tea-cup diplomacy* no seu melhor.

Na sua carta, Corrêa acrescentou uma frase maravilhosa: “*Our nations are now in fact both American powers, and will be always the paramount ones, each in his part of the*

<sup>5</sup> “*A melhor síntese científica em matéria de livros, homens e coisas que alguma vez tive ocasião de encontrar e, além disso, a mais agradável e atraente das personalidades*”.

<sup>6</sup> Tinha havido um cônsul geral e, ainda antes, um ministro residente.

<sup>7</sup> O homólogo de Corrêa da Serra, John Graham, só seria nomeado pelos EUA em 6/I/1819 e apresentado a D. João VI em Julho, em audiência em que o assegurou das excelentes intenções do seu país para com Portugal.

<sup>8</sup> “*As for the future, I have the fond expectation that (during my mission at least) the Portuguese minister will be found for the United States a sort of “family Minister”*”.

*new continent*”. Ou seja: “as nossas nações são agora, de facto, ambas potências americanas e serão sempre as mais proeminentes de todas em cada uma das partes que lhes cabem no Novo Continente”. Habilmente, tirava assim todas as consequências do facto de o Império lusitano ter passado a estar sediado no Brasil.

Dos países atlânticos da Europa, Portugal era, sem dúvida, aquele com que os EUA mantinham melhores relações. Efetivamente, em 1798-99, os Estados Unidos haviam quase rompido com a França. Com a Inglaterra, as relações eram ainda problemáticas, apesar da feliz conclusão da guerra de 1812. Com a Espanha, as relações eram decididamente más, não só por causa da compra, que a Espanha com razão impugnava, da Luisiana à França<sup>9</sup>, mas também porque os Estados Unidos tinham anexado uma parte da Florida. Só as relações com Portugal podiam ser consideradas excelentes desde que os Estados se tinham unido para passarem a existir como país.

Em 1820, escreveria Jefferson a Corrêa da Serra: “durante os 36 anos em que tive em condições de acompanhar a conduta e o carácter das nações estrangeiras, observei que o Governo de Portugal é de todos o mais justo, o mais inofensivo e o menos ambicioso”. Tal observação era tanto mais interessante quanto o maior aumento de sempre do território do Império português ocorrera havia relativamente poucas décadas, em 1750, quando da celebração com a Espanha do Tratado de Madrid que foi o que efetivamente deu ao Brasil a sua atual dimensão e tornou o Império um dos maiores do sempre em termos de extensão territorial. O facto de Portugal o ter conseguido pacificamente, sem a oposição de nenhum outro país europeu, foi um extraordinário êxito da diplomacia portuguesa apoiada na nossa superioridade científica, em especial na cartografia<sup>10</sup>.

Não se previa pois que circunstâncias adversas dificultassem o exercício do cargo de Corrêa da Serra. Sérios problemas iriam resultar porém do facto de o Império Espanhol das Américas estar em plena ebulição.

Em 1810, José de San Martin iniciara o processo de independência da Argentina (“Revolução de Maio”).

Liderado por José Gervásio Artigas, hoje venerado como herói nacional do Uruguai, tinha-se implantado um regime revolucionário na “Banda Oriental” que levou Portugal a duas guerras sucessivas contra ele.

Na 1ª Guerra, desencadeada em 1816, o Uruguai foi invadido pelo General Carlos Frederico Lecor<sup>11</sup> à frente da “Divisão dos Voluntários do Príncipe”, tropas de elite que, para o efeito, o ainda Príncipe Regente mandara vir de Portugal. A Divisão invadiu o Uruguai e entrou em Montevideu sem encontrar resistência. Pela primeira vez em 40

<sup>9</sup> O historiador e jurista americano Henry Adams (da Família dos Adams que deu aos EUA dois dos seus presidentes), foi claro quando escreveu: “A venda da Luisiana aos Estados Unidos foi absolutamente inválida já que, se a Luisiana fosse efetivamente francesa, Bonaparte não poderia constitucionalmente aliená-la sem o consentimento do Parlamento; se fosse espanhola, não poderia de modo algum aliená-la; e se fosse dada à Espanha a oportunidade de impugnar a venda, esta ficaria desprovida de valor”.

<sup>10</sup> Recorde-se o famoso filme *The Mission* cujo tema é a reação dos Índios à implementação do Tratado de Madrid pelas duas potências que o assinaram.

<sup>11</sup> Lecor coadjuvou Wellington na Guerra Peninsular, sendo o único general português que nela comandou uma divisão.

anos os portugueses chegavam ao Rio da Prata. Uma 2ª Guerra ocorreu em 1820 que envolveu milhares de Índios mobilizados por Artigas, mas que terminou com a derrota final do caudilho, que se exilou no Paraguai onde ficou até morrer. O Uruguai ficou a fazer parte do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves até ser perdido pelo Brasil, já depois de este se separar de Portugal.

Na sua luta pela independência do Uruguai, Artigas não se limitou porém a comandar exércitos em terra. Tornou-se especialmente perigoso por controlar uma organização de corsários que afetou, durante anos, a segurança dos mares. Em virtude da ação desses corsários, o comércio espanhol estava a ser varrido do Atlântico. Temia-se que o mesmo viesse a acontecer ao português.

Observa-se que a guerra de corso – que consiste na utilização de barcos privados por parte de um beligerante para atacar os navios mercantes e de guerra do inimigo, bem como as suas vias de abastecimento – era um recurso de Estados com marinhas débeis para se oporem às grandes potências marítimas. No fundo, era uma marinha de guerra auxiliar cuja utilização o Direito Internacional não condenava.

Praticamente, todos os Estados americanos, com exceção talvez do Brasil, utilizaram corsários nas suas guerras contra os Estados europeus. Foi o que Artigas fez nos seus anos de luta contra Espanha e Portugal. Crê-se que, de 1816 a 1821, uns 33 navios corsários ostentando o pavilhão tricolor – o pavilhão de Artigas – no Atlântico e mares subsidiários, como o Mediterrâneo e o Golfo do México, apresaram cerca de 200 navios de origem espanhola ou portuguesa.

O mais célebre destes corsários foi o norte-americano Juan Daniel Danels que, com a bandeira de Artigas, capturou uns 49 navios inimigos. Tratava-se de um ex-marinheiro, nascido no Estado do Maine, mas que se instalou em Baltimore. Lutou como corsário na guerra de 1812-1815 sustentada pelos EUA contra a Inglaterra. Depois de ter servido Artigas nas suas campanhas, Danels aderiu à luta da Gran-Colombia<sup>12</sup> contra os espanhóis. Terminou a sua carreira com honra e generalizado reconhecimento.

Poucos corsários se atreviam a enfrentar navios de guerra inimigos, dado que estes, concebidos para combater, eram bem artilhados, tripulados por marinheiros experimentados e disciplinados, e o seu saque nunca teria grande valor. Mas havia nestes corsários algo de amor-próprio e respeito pela missão que lhes advinha da carta-patente de corso que tinham recebido de Artigas. Por essa razão, ousaram bater-se com os navios de guerra portugueses, como antes o tinham feito com os da *Royal Navy*.

As frotas de Artigas começaram por perseguir navios espanhóis, apresando-os e vendendo-os, juntamente com as suas cargas, em portos americanos. Os Estados Unidos viram-se envolvidos passivamente nesses atos criminosos que não impediam, contrariamente ao que exigia a lei internacional e as próprias leis americanas de 1794 e 1798, destinadas a assegurar a neutralidade do país, que os seus portos, especialmente Baltimore, servissem de base às frotas de Artigas. E tal era a hostilidade contra a Espanha que,

---

<sup>12</sup> A *Gran-Colombia* foi uma república fundada por *Simón Bolívar* que daria origem à atual Colômbia e à Venezuela.

quando os corsários eram aprisionados, os tribunais americanos em geral os libertavam. O representante diplomático da Espanha, Luis de Onís, protestou, mas os seus protestos foram ouvidos com muito pouca simpatia. O Governo americano chegou a solicitar a sua substituição por considerar que as reclamações do diplomata espanhol eram feitas em tom demasiadamente imperativo.

A partir de certa altura, e a partir das suas bases nos Estados Unidos, Artigas passou a ser hostil também aos portugueses. Corrêa da Serra não deixou de protestar, mas demonstrou muito mais inteligência que o seu colega espanhol. Segundo reconheceu uma insuspeita historiadora uruguaiana<sup>13</sup>, o caso de Corrêa da Serra começava por ser substancialmente diferente do de Onís, já que o seu excepcional prestígio lhe dava influência, não só sobre os detentores dos mais elevados cargos políticos, entre os quais o próprio Presidente Monroe, como sobre outras personalidades tão importantes como Jefferson e Madison.

Numa desassomburada carta que em 23/XI/1819 escreveu a John Quincy Adams, Secretário de Estado do Governo americano e futuro Presidente<sup>14</sup>, Corrêa da Serra descreveu claramente a situação, afirmando: “*Durante mais de dois anos, o meu dever obrigou-me a opor-me a sistemáticas depredações organizadas e diariamente cometidas, para ruína do comércio português e dos bens de súbditos portugueses, por pessoas que vivem nos Estados Unidos e cujos navios se acolhem a portos americanos. Poderei, se for necessário, apresentar a Vossa Excelência uma lista de 50 navios portugueses da “Carreira da Índia” (East Indiamen), quase todos ricamente recheados, que foram apresados por essas pessoas em pleno período de paz. Tem havido também, repetidamente e com chocantes consequências, violações de territórios portugueses*”<sup>15</sup>. Não são certamente os Estado Unidos os culpados destes crimes, mas manda a verdade que se diga que nada têm feito para os evitar”.

Adams respondeu que os Estados Unidos, “*embora recorressem a todos os meios de que dispunham para evitar conflitos com nações com que mantinham relações pacíficas, não se consideravam obrigados a indemnizar súbditos estrangeiros por capturas que não controlavam e sobre as quais não tinham qualquer jurisdição*”.

Seguiu-se uma visita de Adams a Corrêa da Serra, na residência deste último, que foi oportunidade para uma conversa muito cordial durante a qual o Secretário de Estado mostrou distinguir entre o curso que o seu próprio país exercera em diversas ocasiões e o que era exercido pelos hispano-americanos, dado que estes violavam flagrantemente as regras que a Guerra de Corso devia respeitar para que os corsários não se transformassem em piratas.

O Abade sentiu-se pois encorajado a voltar à carga, enviando a Adams, dias depois, uma nota que retivera durante meses na qual referia a captura em pleno Oceano, em

<sup>13</sup> Cristina Montalbán - *Los corsarios de Artigas*, Asociación Cultural Garibaldina de Montevideo.

<sup>14</sup> Richard Beale Davis, “*The Abbé Corrêa da Serra in America, 1812-1820: the Contributions of the Diplomat and Natural Philosopher to the Foundation of our National Life*”, Gávea-Brown Publications, Department of Portuguese and Brazilian Studies, Brown University, 1993.

<sup>15</sup> Leia-se a *Biografia* de António Pusich, governador de Cabo Verde, da autoria de sua filha Antónia Gertrudes Pusich, que deu origem a uma comunicação que apresentei há já alguns anos na Academia de Marinha.

Dezembro de 1816 e Março de 1817, de três naus portuguesas por navios corsários de Baltimore, um dos quais tinha explicitamente adotado o nome de *El Patriota de Buenos Ayres*. Considerava os corsários de Artigas piores e mais poderosos que os piratas da chamada “Costa Barbaresca” da África do Norte, os quais, até à conquista da Argélia pelos franceses, afligiram, não só a navegação, como as populações ribeirinhas dos territórios europeus do Mediterrâneo, Atlântico e Ilhas. A diferença, dizia Corrêa, era que esses eram apoiados pelos governos de Estados africanos que não podiam comparar-se com o dos Estados Unidos em matéria de civilização: um excelente contraexemplo, suscetível de impressionar as autoridades americanas.

O Presidente Monroe, tinha uma maneira de ver diferente da do seu Secretário de Estado. Muito mais orientado por critérios de ordem política, não esquecia que a opinião pública americana era altamente favorável à causa dos revolucionários das antigas colónias espanholas.

Mas em 27 de Dezembro, Corrêa foi informado de que Monroe enviara uma mensagem ao Congresso propondo um reforço dos poderes do Executivo destinado a preservar a estrita neutralidade dos EUA na guerra entre a Espanha e as suas colónias e, eventualmente, evitar a extensão dos atos de agressão a navios portugueses. Esta proposta introduzia, como importante inovação, o conceito de “medidas preventivas”. Durante a discussão no Congresso, a sua constitucionalidade foi posta em causa pelos congressistas ideologicamente simpatizantes com a causa da independência das colónias espanholas, e suspeitada de ter tido origens em pressões do Ministro Plenipotenciário da Espanha, o já mencionado Onís, que o Congresso considerava intoleráveis. Curiosamente, e embora as posições de Corrêa fossem bem conhecidas, o nome dele e o do Reino Unido lusitano nunca foram postos em causa nas acesas discussões. O prestígio pessoal do Ministro Plenipotenciário português, e as suas conhecidas ideias liberais, jogaram decididamente a favor de Portugal.

Em 1817, o Abade conseguiu a devolução de navios portugueses apresados pelos corsários. No entanto a sua influência ressentiu-se da repressão, por parte do Reino Unido lusitano, do movimento revolucionário de Pernambuco, que rebentou em Março de 1817 inspirado em movimentos independentistas semelhante ao da Independência dos EUA e aos das antigas colónias espanholas. Esta situação coincidiu com a passagem dos corsários de Buenos Aires (*porteños*) a corsários artiguistas, com a intensificação dos ataques a navios portugueses e consequentes aumentos das perdas de bens registados pelas praças do Rio de Janeiro, Baía, Recife, Lisboa e Porto.

A 15 de Maio de 1820, o Congresso aprovou finalmente uma lei que enumerava os portos americanos nos quais só navios de guerra estrangeiros poderiam entrar, e outra que legislava sobre o castigo dos crimes de pirataria. Os corsários não só se viam impedidos de vender o produto dos seus saques, mesmo nos mais remotos portos dos EUA, como passaram a sofrer pesadas penas. Trinta de entre eles foram desde logo executados.

Outro potencial conflito com os Estados Unidos esteve prestes a resultar da revolta de Pernambuco, província brasileira onde foi proclamada uma república que poucos

meses durou, mas cujo governo provisório procurou apoiar-se nos E.U.<sup>16</sup>. O Governo federal americano parecia preparar-se para receber um emissário dos rebeldes, a que jornais de Baltimore chamavam “patriotas”. O diplomata português mostrou-se extremamente hábil nas suas intervenções e o enviado dos revoltosos nunca conseguiu ser recebido por Monroe, até porque chegou aos Estados Unidos tarde demais, quando os revoltosos estavam prestes a render-se. Notificaram-no de que os EU consideravam que, mantendo-se neutrais, serviriam da melhor maneira os interesses da independência das províncias brasileiras. A revolta de Pernambuco foi porém um sinal preocupante. Se tivesse tido êxito, era provável que outras províncias seguissem o exemplo, o que poderia levar à fragmentação do Brasil.

Tendo sido informado de que, no Congresso de Aix-la-Chapelle<sup>17</sup> (1818), que antecedeu o de Viena, o Conde (futuro Duque) de Palmela propusera aos enviados plenipotenciários dos diversos Estados que nele participavam que considerassem fora-da-lei os corsários de Artigas, Corrêa da Serra aproveitou a oportunidade para pedir ao Governo americano que apoiasse tal ponto de vista e se comprometesse, perante a Europa, a não patrocinar revoluções na América do Sul. O que resultou foi que os Estados Unidos deixaram de tolerar atos de pirataria praticados pelos insurgentes contra as bandeiras dos Estados europeus. As pressões em nome da neutralidade levaram a que, na prática, as ações dos corsários se tornassem mais dissimuladas: o pavilhão artiguista só seria arvo-rado no alto-mar e, quanto aos apresamentos, adotou-se a prática de passar a efetuar o transbordo das mercadorias também no alto-mar, o que não impediu que Baltimore continuasse a ser um bastião corsário<sup>18</sup>.

No entanto, ficou demonstrada a oportunidade da fundação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves: dado que o General Lecor, o próprio conquistador do Uruguai, se lamentava em Fevereiro de 1818 de que um “formigueiro de corsários” lhe cortava praticamente a comunicação com o Brasil, provocando inúmeras perdas de mercadorias que caíam em poder desses corsários, o Governo do Rio de Janeiro desencadeou no Rio da Prata as ações militares que se justificavam sem qualquer protesto dos Estados Unidos. Seguiram-se ações diplomáticas (reclamando a neutralidade dos EU) e outras ações militares (a chamada “2ª Guerra contra Artigas”). Alegando que este tinha perdido os seus portos, caídos em poder dos luso-brasileiros, e com eles o direito de outorgar cartas de corso, conseguiram-se do Governo americano disposições complementares da legislação já existente que incidiram sobretudo sobre o recrutamento de tripulações em portos americanos e os “atos de mar” contrários à neutralidade dos Estados Unidos.

<sup>16</sup> Uma das intenções dos rebeldes era recrutar revolucionários franceses exilados nos Estados Unidos e, com a ajuda deles, libertar Napoleão da Ilha de Elba, trazendo-o para o Recife, de onde comandaria a revolução pernambucana e voltaria seguidamente a França. Os veteranos franceses, que eram quatro, só chegaram ao Recife depois de ter terminado a revolução e foram presos antes mesmo de desembarcarem. Napoleão fugiria da Ilha de Elba e regressaria a Paris, mas sem ter necessidade de passar pelo Recife.

<sup>17</sup> Neste Congresso se reuniram as potências que invadiram a França depois da abdicação de Napoleão.

<sup>18</sup> Cristina Montalbán - *Los corsarios de Artigas*, Asociación Cultural Garibaldina de Montevideo.

Quando, pouco antes de voltar à Europa, Corrêa da Serra visitou Jefferson pela última vez, este referiu-se ao assunto numa carta que enviou a um amigo, William Short. Nessa carta afirmou: “*Desejava que se celebrasse um acordo com as potências marítimas da Europa deixando a estas a tarefa de reduzir a pirataria nos seus mares e o canibalismo nas costas africanas, fixando-se para nós, nos nossos próprios mares, o mesmo objetivo. E alegrar-me-ia ver as frotas do Brasil e dos Estados Unidos cruzando fraternalmente os mares com tal finalidade. Seria de facto um bom augúrio iniciar imediatamente, tanto aqui como lá, essas ações a convite do nosso outro aliado (o Brasil), retirando-nos tanto quanto possível das águas europeias para evitar colisões como as que diariamente põem em risco a paz do nosso país*”. Curiosamente, o que Jefferson preconizava neste prenúncio da “doutrina de Monroe”, era um novo meridiano de *Tordesillas* separando o Novo do Velho Mundo.

#### 4 - AS CONCEÇÕES DE CORRÊA DA SERRA PROJETADAS NO FUTURO

Permito-me repetir o que já disse: que a elevação do Brasil a Reino, e do Rio de Janeiro a sede do Império luso-brasileiro, municiaram o Abade Correia da Serra com argumentos a favor de uma ideia que não seria exclusivamente sua: a da estruturação das Américas em duas áreas de influência, uma no Norte liderada pelos Estados Unidos, a outra no Sul encabeçada pelo Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, já que este, sedado no Rio de Janeiro, não era já europeu. A prova documental é a já citada carta datada de 10/VII/1816, dirigida ao 4º Presidente dos EUA, James Madison, na qual o Abade ousou escrever: “*as nossas nações são ambas potências americanas e serão sempre as mais proeminentes de todas em cada uma das partes que lhes cabem no Novo Continente*”.

Não vale a pena recordar os erros da Revolução de 1820 e a falta de sentido de Estado dos deputados portugueses às Cortes, que determinou a rotura com os colegas brasileiros e levou estes a abandonar Portugal. Foi essa rotura que precipitou a dissolução do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves e empurrou o Brasil para se separar de Portugal.

Poderá parecer que as palavras de Corrêa da Serra perderam todo o sentido. Porém, em primeiro lugar, as relações entre os Estados Unidos e o Brasil não foram afetadas. Pode dizer-se que, durante todo o século XIX, os Estados Unidos se deram muito melhor com o Brasil de que com os restantes países da América de raízes ibéricas. O longuíssimo reinado de D. Pedro II, que deu ao Brasil uma excecional estabilidade, inspirava aos norte-americanos respeito, não só pela pessoa do Imperador, mas pela sua inegável modernidade. Por outro lado, o facto de os dois países não terem fronteiras comuns evitou conflitos, como os que houve entre os Estados Unidos e o México, ou entre o Brasil e a Argentina, Uruguai e Paraguai.

A visita que o Imperador do Brasil, D. Pedro II, olhado como grande admirador de Lincoln, fez em 1876, com a Imperatriz Dona Teresa Cristina, sua consorte, à “Exposição do Centenário da Independência”, realizada em Filadélfia, a maior realizada no Mundo até essa data, representou um marco nas relações entre o Brasil e os Estados Unidos. Aplaudido entusiasticamente pela multidão, D. Pedro II foi o único Chefe

de Estado estrangeiro que acompanhou o Presidente Ulysses Grant, um dos heróis da Guerra Civil, na inauguração da Exposição. Tendo passado duas semanas em Filadélfia, D. Pedro II contactou, durante essa estadia, algumas das personalidades mais ilustres da América e chamou a atenção da opinião pública para a importância do desenvolvimento do comércio entre os dois países. Ficou famosa a sua visita ao stand de Bell, o inventor do telefone, que procurava aproveitar a Exposição para tornar conhecido o seu invento. O Imperador, não só o experimentou, como foi o primeiro a comprar ações da *Bell Telephone Company*. A importância que D. Pedro II dava à Ciência e à Tecnologia para o desenvolvimento da Sociedade não escapou aos americanos e concretizou-se em ações concretas, como os convites dirigidos a produtores de algodão dos Estados que antes tinham pertencido à “Confederação” para se fixarem no Brasil e lá desenvolverem a cultura de uma matéria-prima que tinha um mercado certo nos países que participavam da Revolução Industrial. Assim, entre 1867 e 1871, três mil famílias americanas emigraram para o Brasil, onde fundaram a comunidade de Americana, a algumas dezenas de quilómetros de S. Paulo.

No século XX, o Brasil entrou na 2ª Guerra Mundial como aliado dos EUA. As relações entre os dois países estiveram em crise quando do suicídio do Presidente Getúlio Vargas que foi imputada a dissabores nas suas relações com os americanos. Porém, o Brasil foi sempre o mais forte ponto de apoio dos EUA nas suas relações com a América do Sul.

Quem, como nós, conhece o Brasil desde há perto de 50 anos, não pode deixar de ficar impressionado por factos que marcaram a sua evolução ao longo desse período. O mais extraordinário foi talvez a construção de Brasília, a nova capital, com materiais transportados de avião, durante os quatro curtos anos do mandato do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, para já não mencionar o aumento sustentado da população e da riqueza, realizado sem prejudicar a admirável democracia racial característica do Brasil. Hoje em dia, não só a Indústria, como infraestruturas científico-tecnológicas servidas por meios humanos altamente qualificados, estão em vias de rápido desenvolvimento. No princípio do século XXI, a população do Brasil chegou perto dos 200 milhões de habitantes, nível que os EUA só atingiram por volta de 1970. Os Estados Unidos têm 52 regiões metropolitanas com mais de um milhão de habitantes, enquanto o Brasil só tem 21. Em compensação, o Brasil tem 16 cidades com mais de 1 milhão de habitantes, enquanto os Estados Unidos não tem mais que 9.

Ao contrário do que se espalhou na Europa durante o século XIX para chamar emigrantes europeus para os Estados Unidos, afastando-os do Brasil, o clima do Brasil avanteja-se ao desses outros países, inclusive ao dos Estados Unidos. E o Brasil é, entre os candidatos a superpotências, o mais poupado a catástrofes naturais, tais como sismos, tornados e tufões. Ficam-lhe secas, cheias e deslizamentos de terras, em parte provocados pelo Homem em virtude de urbanizações selvagens.

Por outro lado, num planeta cada vez mais carente em energia e água potável, o Brasil conta com recursos energéticos muito superiores aos da China e da Índia, também candidatas a superpotências. No que se refere à água, não só dispõe das bacias hidrográ-

ficas dos seus grandes rios, mas de reservas subterrâneas, como uma parte do aquífero *Guarani*, que era considerado o maior do Mundo até que, em 2010, foi descoberto sob a Amazónia algo bem superior: o aquífero *Alter do Chão*.

Mas a riqueza da Amazónia não se limita aos recursos aquáticos, nem à enorme, embora ameaçada, Floresta Amazónica, uma das maravilhas naturais da Terra, não só pelo tamanho, como pela biodiversidade. A Amazónia é também fonte de recursos minerais, como ouro, estanho, cobre, bauxite, urânio, potássio, terras raras, o precioso nióbio de que o Brasil é o maior produtor mundial (a maior mina de nióbio do mundo é a de *S. Gabriela da Cachoeira*, superior à de *Araxá*, em Minas Gerais), enxofre, manganês, potássio, diamantes e outras pedras preciosas, para já não falar de minérios de metais, ferrosos e não-ferrosos. É por isso cobiçada por agentes de variadas origens, o que pode implicar, se o Brasil não for suficientemente poderoso para garantir o controlo ecológico da Região contra aqueles que a ameaçam, a perda da soberania brasileira sobre uma das maiores e mais ricas parcelas do território nacional. Pascal Boniface, autor pouco conhecido trabalhando para as Nações Unidas, publicou um livro intitulado *Les Guerres du Demain*. Nele imagina uma invasão da Amazónia por uma coligação internacional, que compara à operação militar da OTAN contra o Kosovo. Segundo ele, se, no caso do Kosovo, o princípio sacrossanto da soberania nacional foi posto de lado para salvar alguns milhares de pessoas, porque não o será se se chegar à conclusão de que “salvar a Amazónia é salvar a Humanidade”? Em 2006, quando o então Ministro do Ambiente britânico, David Miliband, político jovem e politicamente em ascensão, membro do Partido Trabalhista (gémeo do atual leader do Partido), lançou em 2006 um plano para transformar a floresta amazónica, considerada como o “Pulmão do Mundo”, numa grande área privada administrada por um consórcio internacional. Admitiu que existem problemas de soberania, mas acrescentou que, “*sendo o desmatamento um assunto muito importante, qualquer plano, mesmo radical, que lhe diga respeito é digno de ser avaliado*”.

A ameaça que paira sobre a Amazónia tem dado origem a que o Brasil se sinta ameaçado na sua integridade por interesses estrangeiros e, muito especialmente pelos Estados Unidos. Compreende-se que esteja vigilante.

No entanto, não deixa de ser significativo que grande parte dos vaticínios de que o Brasil será em breve uma das duas superpotências económicas e políticas do Hemisfério Ocidental, tenham tido origem na superpotência mundial, e até agora a única superpotência desse Hemisfério: os Estados Unidos. Podem citar-se, por exemplo, previsões como as que Leslie Elliot Armijo apresentou em 2009 no *Mario Einaudi Centre for International Studies* da Cornell University, numa conferência intitulada *Brazil as an Emerging World Power*, em que afirmou que o Brasil cedo se erguerá como a primeira superpotência da América Latina pelo que, brevemente, passará a haver duas superpotências no Hemisfério Ocidental, e não apenas uma. Também Elizabeth Reavey, do *Council on Hemispheric Affairs*, sediado em Washington DC, escreveu, num artigo publicado em 2008, que o Brasil, caracterizado hoje em dia por uma “*booming-economy*” de tipo chinês, uma crescente autoconfiança no seu poder, uma crescente capacidade para seguir o próprio caminho, se desenvolveu de forma sustentada durante mais de cem anos, duplicou o seu

produto *per capita* entre 1960 e 1980, e não tomou parte em conflitos minimamente significativos desde o fim da 2ª Guerra Mundial. Acrescente-se que, pelo menos por enquanto, o Brasil não está onerado, como os EUA, pela pesada responsabilidade de ser o “polícia do Mundo”.

É verdade que o Brasil não goza, como os Estados Unidos, da vantagem de ter fachadas sobre dois Oceanos: o Atlântico e o Pacífico. Mas a pertença à CPLP dá ao Brasil, não só uma estreita ligação com o outro lado do Atlântico, onde a influência americana se sente pouco, mas também, em virtude da herança portuguesa, com o Índico e a Região Ásia-Pacífico.

Parece pois estar em vias de concretizar-se o prognóstico do Abade Corrêa da Serra de que o Brasil será a segunda superpotência do Hemisfério Ocidental (a única do Hemisfério Sul), capaz de medir-se pacificamente com a superpotência mundial que, até agora, têm sido os Estados Unidos.

## A HISTÓRIA E O PATRIMÓNIO DA MARINHA DUAS REALIDADES PRATICAMENTE DESCONHECIDAS

Comunicação apresentada pelo capitão-de-mar-e-guerra  
José Rocha e Abreu, em 6 de Novembro

Agradeço ao Senhor Professor Dr. Fernando Jorge Grilo o convite que me fez para intervir neste ciclo de Conferencias.

Desconheço, senhor Professor os méritos que me terão sido reconhecidos para ser alvo deste convite.

Seja como for, sinto-me muito honrado pela oportunidade que me foi concedida e vou tentar abordar de modo simples alguns dos aspectos relacionados com o património cultural da Marinha nomeadamente o que se refere à história de espaços, edifícios e momentos históricos neles vividos, que tiveram uma notória importância noutras épocas e que têm dignidade e interesse bastante para não serem esquecidos e muito menos ignorados.

Com efeito há muita história e muito património da Marinha que pode e deve ser mostrado, pelo qual, tenho sentido haver muito interesse por parte do público em geral e não tanto, infelizmente, por parte de gente da casa.

O meu interesse por estas questões começa quando me é dada a oportunidade de desempenhar funções de 2º Comandante da Escola de Fuzileiros. Tal acontece entre 1993 e 1996, altura em que a Sala Museu do Fuzileiro, inaugurada em 30 de Junho de 1986 pelo Almirante Roboredo e Silva e pelo Alm. Melo Cristino, (no que eram as galerias dos antigos fornos do biscoito, estava já aberta ao público e muito do seu historial já havia sido estudado.



Galerias dos fornos do biscoito

Não só era possível falar da história mais recente da guerra em África, mas também da criação em 1621 da primeira Organização militar constituída com carácter permanente em Portugal, o Terço da Armada Real da Coroa de Portugal e das sucessivas organizações militares que se lhe seguiram e que podemos considerar antepassadas dos nossos Fuzileiros.

Começava a conhecer-se melhor a história do edifício dominante de todo aquele espaço de Vale de Zebro, sede do Complexo fabril posto a funcionar provavelmente no reinado de Afonso IV, para o fabrico do Biscoito.



Edifício da Administração dos fornos

O Biscoito, palavra que decomposta significa Bis – duas vezes; coito – cozido, também conhecido pela designação de “munição de boca”, era feito unicamente de farinha de trigo com muito pouco sal e passou a fazer parte da dieta alimentar das guarnições dos navios e das fortalezas em terra espalhadas um pouco por toda a costa Africana e não só. Sabe-se que o melhor trigo se destinava ao fabrico do biscoito para os navios, sendo o de menor qualidade destinado às posições em terra.



Antigo Moinho de maré de oito moendas, um dos mais importantes de entre os cerca de sessenta do Estuário do Tejo

Os vestígios do moinho de maré de oito moendas, um dos mais importantes entre as mais de seis dezenas de moinhos de maré do Estuário do Tejo, o cais junto à Fábrica, a grande caldeira de apoio ao moinho, hoje a pista de lodo, os vestígios dos fornos, o seu Regimento produzido em 1653 no reinado de D. João IV, a reconstrução do edifício e o aumento da sua capacidade produtiva, após o terramoto, eram elementos já conhecidos e apontados como elementos fundamentais para a logística das Descobertas e consequentemente para a epopeia marítima portuguesa.

A delegação da Ribeira das Naus, que terá funcionado maioritariamente na Margem Direita do rio Coina, (foto panorâmica do Coina) dirigida e administrada, segundo julgo, pela Feitoria da Telha, foi local privilegiado para a construção e sobretudo para a reparação naval de navios.



Vale de Zebro, sede do complexo fabril, e vista panorâmica das margens do Rio Coina

Área fluvial protegida por um canal de acesso que ainda hoje precisa de ser conhecido para ser navegado sem perigo de encalhe, a zona do Coina, nas imediações de Vale de Zebro, foi também garante da segurança de naus, caravelas e outras embarcações quando, em época de desarmamento, havia necessidade de as proteger da acção da pirataria basicamente oriunda do Norte de África.



Escola Prática de Torpedos e Electricidade

Aquele espaço que foi, mais tarde, já no séc. XX, a Escola de Torpedos e Eletricidade, teve importância decisiva diria, aquando da implantação da Republica, pois no dia 4 de Outubro de 1910 e ao contrário do que pretendia o 2º Tenente Frederico Pinheiro Chagas, os Torpedeiros, que muitos conhecem por lanchas torpedeiras, que ali tinham a sua base, não saíram para combater os navios revoltosos, surtos no Tejo. Este Oficial, Pinheiro Chagas, ao perceber que os Torpedeiros não iriam dar combate aos navios revoltosos, percebendo que estava tudo perdido, acabou por se suicidar também naquele dia e naquela unidade, por possuir um sentido de honra tão forte que não lhe permitia servir outro regime e outra bandeira diferente daquela, azul e branca, perante a qual tinha prestado solene juramento de fidelidade ao seu Rei e à sua Pátria.

O tenente João Fiel Stockler, homem de confiança do Almirante Cândido dos Reis, acaba por ser ele a tomar conta da Unidade e dos Torpedeiros, assegurando-se assim que os mesmos passassem a aliados ativos do cruzador *Adamastor*, do *S. Rafael* e do *D. Carlos*, navios que já tinham hasteado a bandeira republicana.

Como veem por este pequeno exemplo, há muita coisa que se pode contar, interessando os visitantes nos programas que se tem vindo a concretizar de há um ano e meio a esta parte.

Detenhamo-nos agora numa área muito mais perto desta Academia.



Bica de D. Miguel

A Casa da Balança, a Bica de D. Miguel, a capela e a lenda de S. Roque e da sua Irmandade, a visita do Rei D. Manuel II à sua Escola Naval em Maio de 1908, três meses após o Regicídio, o regresso triunfal ao reino de Mouzinho de Albuquerque, constam de uma coleção de textos reunidos pelo Almirante Júlio Malheiro do Vale no livro *a Nau de Pedra*, edição da *Revista da Armada* de 1988, que é na verdade um precioso auxiliar para quem quiser documentar-se e perceber um pouco melhor a importância de todo este espaço do antigo Arsenal Real da Ribeira das Naus.

Elementos fornecidos pelo Comandante Estácio dos Reis no livro de sua autoria sobre o Dique do Arsenal e a obra de Maria Luísa Oliveira Guimarães sobre a Capela de S. Roque, em boa hora editado pela Comissão Cultural da Marinha, são elementos de consulta imprescindível para todos os que quiserem entender aquele importante equipamento para a reparação naval e este importante local de culto.



Capela de S. Roque, uma jóia das Artes Decorativas em Portugal

A Capela de S. Roque, uma jóia das Artes Decorativas em Portugal, é muito pouco conhecida no seu pormenor artístico e é pena que assim seja pois, pela azulejaria do final do Sec. XVIII, a pintura de ornato do primeiro terço do século XIX realizada pelo Mestre Francisco de Freitas, os frescos que apresentam os Evangelistas e os Caminhos para Deus da autoria de Norberto José Ribeiro, os estuques do teto de Giovanni Grossi,

o quadro a óleo que apresenta S. Roque e toda a sua iconografia, da autoria de José da Costa Negreiros e sobretudo os ornamentos esculturais do frontão que encima o retábulo, agora sabemos, da autoria de Machado de Castro, fazem desta Capela uma verdadeira joia, como já disse, das Artes decorativas em Portugal, as quais conhecem o seu grande desenvolvimento precisamente no período da reconstrução da cidade de Lisboa, pós terramoto de 1755.

É interessante perceber que o grande incremento das Artes Decorativas acontece em pleno Sec XVIII e nasce fundamentalmente da determinação do Marquês de Pombal que impede que os edifícios reconstruídos na cidade exibam no seu exterior sinais do poderio económico ou da nobreza dos seus proprietários. Nem adornos nem pedras de armas, nem nada que desse a entender ou a destacar a importância do seu proprietário.

Não podendo assim mostrar o seu poderio ou a sua nobreza pelo exterior das suas casas, os proprietários encomendaram, pinturas, esculturas, estuques, estatuária, em suma, abundantes e requintadas decorações para os interiores dos seus palácios.

Assim é, com efeito, a nossa Capela. Um exterior extremamente singelo, que para além de uma cruz e um pequeno sino, nada mais possui que nos indique tratar-se de um local de culto, mas com um interior que não tem um único centímetro quadrado sem ornamento.

De muitos destes aspectos há boa nota no livro de Maria Luísa Oliveira Guimarães.

Mas então o que dizer do Edifício do nosso Hospital de Marinha, construído de raiz para ser o que foi de 1 de Novembro de 1806 até aos nossos dias?



Hospital da Marinha

Construído de raiz após um empréstimo contraído a um grupo de grandes Comerciantes de Lisboa, empréstimo esse, que até aos dias de hoje não foi pago.

A dívida resultante desse empréstimo que aliás até foi reforçado, foi classificada na época com a insólita classificação de “Dívida mansa” e por tão mansa que era ficou mesmo por pagar.

Voltando ao edifício do Hospital, arrisco-me a dizer que poucos o terão visitado segundo a perspetiva histórica, arquitetónica e porque não dizê-lo museológica, que nos pode oferecer. Nesta matéria os artigos realizados pelo Almirante MN Rui Abreu, pelo Almirante MN Félix António e os elementos museológicos reunidos por um dos elementos da guarnição, o tenente Reis, são aqueles que melhor conheço e dos quais me sirvo para guiar os visitantes. Neste edifício merecem especial relevo, desde logo os azulejos do seu átrio principal, a estátua do Príncipe Regente D. João, considerada um ex-libris da escultura neoclássica que ali foi colocada em 1814, da autoria do escultor João José Aguiar, os azulejos da casa Viúva Lamego que ornamentam as paredes do último andar junto da Capela e a capela em si mesma com uma belíssima imagem de Nossa Senhora dos Navegantes feita em cedro do Brasil datada de 1940.



Nossa Senhora dos Navegantes

A antiga Farmácia do Hospital do séc. XIX, e o Pórtico original para a entrada da sacristia da antiga Capela do Colégio Jesuíta ali existente, são outros elementos a considerar numa visita mais atenta.

É claro que a Fragata *D. Fernando II e Glória* é também ela, no meu conceito, uma joia, como não podia deixar de ser. Foi reconstruída com um rigor imenso, visível em todos os seus pormenores.

Só podia, da forma como está reconstruída, ser obra de um grande Marinheiro e da equipa de valiosos especialistas de que se soube rodear, alguns dos quais aqui estão hoje presentes.

Com efeito, é da mais elementar justiça abrir um pequeno parêntesis para referir, embora todos o saibam, que o Almirante António Andrade e Silva foi um dos que nunca perdeu a ideia e a vontade de ver restaurado o emblemático veleiro da Carreira da Índia. Permitam-me que divirja um pouco destas referências mais formais para um aspeto que se refere ao modo como o Almirante Andrade e Silva sempre esteve ligado a este projeto de reconstrução.



Bote acostado aos destroços da Fragata

Com efeito, durante anos no seu iate *O vadio*, em pequenas viagens de fim-de-semana no rio Tejo, rumava aos destroços da Fragata e neles atracava a sua embarcação. A sua mulher e os seus filhos acompanhavam-no como elementos da tripulação. Ali chegados, os jovens ouviam o seu Pai contar-lhes histórias das viagens que aquele navio, todo feito em Teca, tinha feito, de ter sido construído em território longínquo, em Damão, na Índia. E foi no decorrer de uma dessas histórias que o Tiago, o mais novo dos filhos, com a ingenuidade e a imaginação fértil própria da sua tenra idade, julgava mesmo já ter chegado à Índia.



Bateria da Fragata

Muitos se interrogam do porquê do navio ter sido construído em Damão. Na verdade nesta cidade havia desde sempre uma grande experiência de construção naval pois Damão tinha sido ponto de apoio para a reparação e construção naval da Esquadra Muçulmana no Indico. Sabemos que Damão no início do séc. XIX ainda conheceu um período de grande prosperidade económica de 1817 a 1837, pois serviu para a disseminação do ópio que, vindo de Karachi, passava por Damão para ser distribuído por todos os locais consumidores desta droga. Contava-se assim com verbas provenientes deste comércio bem como do tabaco, para apoio da construção da Fragata. Nagar-Aveli também com a sua imensa floresta de árvores de Teca iria permitir fazer todo o navio com essa madeira, cedendo mais de 3.700 árvores para a sua construção.

Ao percorrermos os quatro pavimentos deste navio restaurado, consegue-se recordar um pouco da história deste País de Marinheiros, história essa que tão arredada anda dos manuais escolares.

Tudo quanto pode servir para inserir os visitantes na época de navegação e operacionalidade do navio, tem vindo a ser estudado e tem vindo a ser contado de acordo e na medida do possível, com a sensibilidade e grau académico dos visitantes.

Episódios da difícil vida a bordo, a alimentação e conservação dos alimentos, as doenças mais comuns e mais devastadoras da época, os estudos que se fizeram para se chegar ao seu controlo, tudo isto é abordado na perspetiva da vida a bordo dos navios dos séc. XVIII e XIX.

Não muito distante de Cacilhas, onde a Fragata se encontra, está um outro monumento.

Belíssimo nas suas linhas de arquitetura e no seu estado de conservação atual e também com uma história riquíssima, agora muito mais conhecida a partir do momento em que a Dr.<sup>a</sup> Susana Quaresma Pereira o estudou como nunca havia sido estudado até então. Refiro-me, claro está, ao Palácio Real do Alfeite.



Palácio Real do Alfeite

Este edifício e as sete quintas que lhe estavam adjacentes em 5 de Outubro de 1910, vão ser apresentados na palestra da próxima semana pela autora da obra *O Palácio Real do Alfeite* e especialista deste edifício.

Tenho o gosto de lhes recordar ainda, a enorme importância do Convento das Trinas, edifício do séc. XVII, sede atual do Instituto Hidrográfico desde que um grande incêndio em 1969 destruiu, aqui bem perto, as antigas Instalações deste prestigiado Organismo. Com o inestimável apoio do Senhor José Aguiar, funcionário de há muitos anos do Instituto, ouve-se a interessante história do Convento, quem foram os seus fundadores, quem foram as suas habitantes primeiras, apreciam-se os magníficos azulejos Setecentistas e percebe-se a razão de uma arquitetura interior e a ligação entre o mais antigo e o mais moderno, que mercê de rigorosa e criteriosa concepção, consegue o casamento, diria perfeito, entre o mais antigo e o mais moderno, entretanto edificado.



Anjo Libertador dos Cativos

Instalado e bem protegido e ocupando parte do edifício da antiga Cordoaria, o Arquivo Histórico da Marinha também merece uma visita.

Neste Organismo é possível apreciar um magnífico acervo documental e perceber o carinho, o saber e o entusiasmo com que os seus responsáveis vivem o seu dia-a-dia, classificando, digitalizando a documentação e apoiando todos os interessados que ali procuram documentar-se para os seus estudos e trabalhos.

Há ainda que contar neste Arquivo, é imperioso referi-lo, com documentação que conseguiu a enorme e prestigante distinção ao ser classificada como Património da Humanidade, como é o caso do Relatório da travessia aérea do Atlântico Sul pelo Alm. Gago Coutinho e pelo Comandante Sacadura Cabral.

Esta visita é normalmente antecedida por uma outra também do maior alcance e importância, pois se trata de visitar e constatar o valiosíssimo acervo da Biblioteca Cen-

tral de Marinha, onde, posso garantir-lhes, a maior parte dos Oficiais de Marinha nunca entrou, nem sabe onde fica, e era importante que o soubesse.

As iniciativas levadas a efeito pela Direção da Comissão Cultural da Marinha, muito têm feito através da realização de mostras, exposições, comemorações de efemérides etc. para chamar àquele local militares e civis, mas a inércia é grande, a sensibilidade para questões de natureza cultural é pouca e, embora na minha opinião se tenha avançado bastante, a adesão é ainda escassa para o trabalho e esforço desenvolvidos.

Por último as Instalações Navais de Alcântara.



Quartel de Marinheiros de Alcântara

Quartel de Marinheiros espaço de memória de acontecimentos intensamente vividos pelos Revolucionários de 4 e 5 de Outubro de 1910.

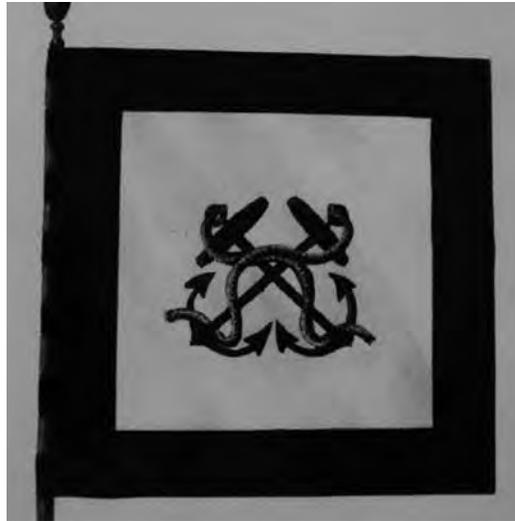
O Quartel é tomado de assalto na madrugada de 4 de Outubro e com esta acção se contribui de modo significativo para ligar o nome da Marinha à implantação do novo Regime em Portugal.

Há também, entre muitos outros, um acontecimento marcante vivido naquele espaço. Com efeito na parada daquele quartel tem lugar no dia 5 de Outubro de 1911, comemorativo do 1º aniversário da Republica, a entrega solene e Oficial do Estandarte Nacional Verde rubro à Marinha, por iniciativa de uma comissão formada por Sargentos do Exército e elementos da Policia Cívica de Lisboa.

Esta bandeira foi entregue solenemente por elementos desta comissão ao então ministro da marinha Dr. João de Meneses que a passou para as mãos do major general da armada vice-almirante José Maria Teixeira Guimarães.

Cerimónia de grande significado pois foi determinante para terminar uma querela que tinha tido como consequência que, durante cerca de 65 anos, desde o Reinado de D. Maria II, a Marinha tivesse desfilado com um simples guião, em vez de um Estandarte Nacional como era suposto que usasse.

Esta cerimónia acabou de vez com o uso do que ficou conhecido pelo “Guião dos engulhos”. (foto do guião) É uma história curiosa que define bem a forma como a Marinha se tem personalizadamente comportado ao longo dos tempos. É mais uma curiosidade da nossa História.



Guião dos “Engulhos”

Não vou entrar em grandes detalhes, por não haver tempo e também porque V.as Exas conhecem certamente a história melhor do que eu, mas sempre lhes direi que tudo começou porque a Marinha não entregou, como lhe fora ordenado, o estandarte que usou durante o Reinado de D. Miguel facto que enfureceu a Rainha D. Maria II.

O Estandarte, chamemos-lhe “Miguelista”, veio mais tarde a saber-se, tinha sido levado pelo Almirante Dantas Pereira quando este se retirou para o exílio primeiro em Inglaterra e depois em França, com a subida ao trono da representante da ala Liberal.

O Quartel dos Marinheiros em Alcântara, mandado edificar em pleno reinado de Sua Majestade a Rainha D. Maria II, foi uma construção exigida por uma população tradicionalmente Marinheira, como sempre foi a população de Lisboa, para albergar a Brigada Real de Marinha a qual vinha sendo aquartelada onde calhava, desde que em 1821 tinha regressado com o Rei D. João VI do Brasil. A população Lisboaeta, tendo exigido um aquartelamento digno para os seus Marinheiros, tinha levado a Rainha a escolher José da Costa Sequeira, um eminente Arquitecto daquela época, para o risco e condução das obras do quartel.

O início das obras teve lugar em 1845. Como o erário público estava próximo da Banca Rota, as obras foram pagas a prestações e andavam mais ou menos depressa, consoante havia mais ou menos dinheiro. Ao que se sabe não ficaram dívidas, ao contrário do que aconteceu com o edifício do Hospital de Marinha, mas o Quartel só foi terminado, após vários percalços, em Maio de 1863 no reinado de D. Luís.

Os orçamentos iniciais sofreram uma derrapagem, e tal como nos nossos dias, tiveram que ser reforçados; mas lá se construiu o Quartel com muita ajuda popular mas também com muitos protestos da Igreja pelo facto de ter sido exposto aos olhares dos Marinheiros o pátio do Convento do Sacramento que lhe fica vizinho e onde as freiras que nele habitavam, passavam os seus tempos de lazer.

Estes lugares do nosso Património são visitados em Itinerários promovidos com alguma periodicidade pela Comissão Cultural de Marinha.

Posso-lhes dizer que se tem conseguido cativar o público com as explicações fornecidas nestes passeios culturais os quais, infelizmente, não têm contado com tanta gente da casa como seria importante que acontecesse.

Os Cadetes da Escola Naval têm os seus horários completamente preenchidos. Os créditos obrigatórios derivados do Processo de Bolonha têm mesmo que ser adquiridos, mesmo que tal custe aos Marinheiros a identidade que lhes podia ser dada com um conhecimento melhor do património que lhes é próprio e da sua História. Talvez se consiga inverter esta situação o que se me afigurava coisa muito saudável.

Foi com todo o gosto que pretendi proporcionar-lhes um périplo pelo Património de que a Marinha é fiel depositária, deixando-lhes igualmente uns bocadinhos da História com esse património relacionada.

Se consegui despertar-lhes o interesse e a curiosidade por uma visita ou por um visitar de tudo isto, só mesmo V.<sup>a</sup> Excelências poderão dizer.

Muito obrigado pela atenção que me dispensaram.



## SUSTENTABILIDADE E VERSATILIDADE DO PATRIMÓNIO DA MARINHA: O PALÁCIO REAL DO ALFEITE (SÉC. XVIII-XX)

Comunicação apresentada pela mestre  
Susana Lopes Quaresma, em 13 de Novembro

A realização do ciclo de conferências subordinadas ao título *O Mar e o Património* patrocinado pela Academia de Marinha em colaboração com a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa constitui uma oportunidade para contribuírmos, ainda que modestamente, para uma reflexão sobre o património arquitectónico da Marinha.

Nos últimos anos, o interesse pelo património edificado tem aumentado consideravelmente, como o demonstra este ciclo de conferências, mercê da maior consciência do seu valor histórico, mas também do interesse e necessidade de rentabilizar todos os meios ao nosso dispor, sejam eles técnicos, administrativos, financeiros ou patrimoniais.

Relativamente a estes últimos, é imperativo atribuir-lhes um destino útil pois é bem conhecido que o abandono é uma das principais causas da degradação do património edificado. Todavia, a imposição de um destino incongruente aumenta o risco da sua destruição.

Desde sempre houve necessidade de intervir no património edificado adaptando-o às necessidades e exigências dos novos tempos. Contudo, se algumas dessas intervenções procuraram não desvirtuar o legado que receberam, e tiveram o cuidado de reciclar materiais e utilizar as técnicas construtivas originais, outras, pelo contrário, em vez de salvaguardar, destruíram legados e memórias por desinteresse, ou por desconhecimento.

É, pois, imperioso conhecer profundamente o nosso legado patrimonial, de modo a podermos explorar as suas potencialidades e a intervirmos sem o desvirtuar.

Desde sempre a Marinha demonstrou uma forte consciência quanto à importância da conservação do seu património, zelando pelos valores patrióticos, históricos e culturais, como pilares fundamentais do conhecimento e da formação cívica da nossa sociedade.

O Palácio Real do Alfeite que integra memórias históricas, culturais, artísticas e arquitectónicas é, sem dúvida, um dos exemplos maiores do cuidado posto pela Marinha na conservação do património à sua guarda e da perfeita conjugação das necessidades operacionais inerentes à sua utilização com uma forte consciência ética e social.

Desde a sua entrega à guarda da Marinha, o Palácio Real do Alfeite constituiu um contínuo desafio, mas o cuidadoso planeamento e estruturação das remodelações a que foi sujeito, executadas com bom senso, diligência e cuidado, culminaram num projecto sustentável, que tem respondido, através dos tempos, às contínuas e variadas exigências da instituição à qual pertence, sem o desvirtuar.

A conservação física e memorial do património à sua guarda têm constituído, sempre uma referência incontornável nas decisões da Marinha e um incentivo à descoberta sempre renovada dos seus valores.

Pessoalmente senti esse incentivo quando explicitiei às chefias militares o meu interesse em estudar o Palácio Real do Alfeite no âmbito da minha dissertação de Mestrado. O acolhimento e o incentivo demonstrados pelas estruturas da Marinha possibilitaram um novo olhar sobre o Palácio, bem como a actualização e revitalização da sua história, permitindo, assim, à sociedade civil um melhor conhecimento de uma das pedras preciosas do riquíssimo património histórico da Marinha.

O Palácio Real do Alfeite é, sem dúvida, um testemunho vivo da relação entre a sociedade e o património cultural e histórico. É, além disso, um paradigma da versatilidade e da sustentabilidade, que o património imóvel pode e deve revelar durante a sua vivência, tornando-se uma peça necessária e vital, gerando proveitos e apoiando a estrutura, na qual se integra.

A história do Palácio Real do Alfeite é a de uma sólida e progressiva ascensão: a inicial quinta agrícola, rural e singela, mas já com grandes potencialidades económicas, vai ser incorporada no património da Casa do Infantado e, posteriormente, ascender ao da Casa Real, passando, após a implementação da República a fazer parte do Património da Marinha.

A partir de então, a história do Palácio que alberga actualmente a Base Naval de Lisboa, a Flotilha e o Gabinete do Vice-almirante do Comando Naval e Secretaria de apoio, acompanha a da Marinha.

A aturada pesquisa empreendida em diversos arquivos e bibliotecas – Torre do Tombo, Biblioteca Nacional, Marinha, extinta Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, Instituto Geográfico Português, Arquivo Histórico do Patriarcado de Lisboa, para citar apenas os mais importantes, permitiu reunir uma vasta documentação gráfica, textual e fotográfica, de que aqui se dão conta alguns exemplos.

- Contrato entre a Casa do Infantado e o Conde de Tarouca para a integração naquela Casa da Quinta do Alfeite (1690);
- Compra de várias propriedades que passaram a integrar a Quinta do Alfeite (Quinta do Antelmo, Viveiro dos Salgados, etc.) (séc. XVII);
- Discussão da construção da via-férrea na margem sul (1876);
- Proposta da utilização do Palácio para albergar a Escola Naval (1903);
- Transferência da administração da Quinta para o Ministério do Fomento e aneação da parte agrícola à estação agronómica (1911);
- Instalação da sede da Junta Autónoma para a construção do Arsenal da Marinha na margem sul (1918);
- Instalação do centro de comando e direcção da Base Naval de Lisboa (1958).

Alguna desta documentação demarca balizas históricas, outra ilustra pormenores mas, no seu, conjunto toda ela contribui para um conhecimento mais aprofundado do Palácio Real do Alfeite.

Serão apresentados, muito resumidamente, essencialmente os documentos que correspondem às fases de crescimento e modernização e às principais campanhas de obras, a que o Palácio foi submetido.

Estas, embora o tenham adaptado às necessidades do momento, conservaram os elementos arquitectónicos mais marcantes, preservando, assim a sua imagem, como teremos oportunidade de salientar.

A integração da Quinta do Alfeite e da sua casa rural, na Casa do Infantado<sup>1</sup>, em 1690<sup>2</sup>, constitui a primeira etapa no percurso de engrandecimento desta propriedade.

Este percurso acentua-se com o terceiro senhor do Infantado, futuro D. Pedro III<sup>3</sup>, que manda transformar a casa rural, num palacete condigno da sua condição.

*“...huma parte d'esta quinta pertencia às Cazas confiscadas do Marquez de V<sup>a</sup> Real e Duque de Caminha e por isso comprehendida na Carta de Doação de 11 de Agosto de 1654, outra parte foi comprada ao Conde de Tarouca por 170\$000 de juro: e outra ao Dês. António da Maia Aranha por 500\$000...”<sup>4</sup>*



Figura nº 1: Contrato entre a Casa do Infantado e o Conde de Tarouca, 1690

<sup>1</sup> Instituição régia fundada em 11 de Agosto de 1654 por D. João IV, a favor do Infante D. Pedro, futuro D. Pedro II, com o intuito de assegurar a sobrevivência do filho segundo através da Carta Régia de Lisboa, 11 de Agosto de 1654, (D.) António Caetano de SOUSA, revisão M. Lopes de Almeida, César Pegado, *Provas da História Genealógica da Casa Real Portuguesa*, 2ªed., T. VII, Atlântica Livraria, Coimbra, 1949, p. 242, pub. Provas, T. V, Parte I, pp. 27-29. Sobre este assunto ver: Ferrão, Francisco António Fernandez da Silva, *Tractado sobre direitos e encargos da Sereníssima Casa de Bragança*, Imprensa de J. J. Andrade e Silva, Lisboa, 1852; Guedes, Natália Brito Correia, *O Palácio dos Senhores do Infantado em Queluz*, Livros Horizonte, Lisboa, 1971; Lourenço, Maria Paula, *A Casa e o Estado do Infantado: 1654-1706: formas e práticas administrativas de um património senhorial*, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica: Centro de História da Universidade, Lisboa, 1995; Pires, António Pequito Caldeira *História do Palácio Nacional de Queluz*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1924-1926; Lourenço, Maria Paula, «A Casa e o Estado do Infantado: 1654-1706: formas e práticas administrativas de um património senhorial», *Actas das 1<sup>as</sup> Jornadas de História Moderna em Portugal*, Centro de História da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1986, pp. 821-839.

<sup>2</sup> Lourenço, Maria Paula, *A Casa e o Estado do Infantado: 1654-1706: formas e práticas administrativas de um património senhorial*, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica: Centro de História da Universidade, Lisboa, 1995.

<sup>3</sup> D. Pedro de Bragança, depois Rei D. Pedro III pelo casamento com a sobrinha D. Maria I. Sobre este assunto Ver: Guedes, Natália Brito Correia, *O Palácio dos Senhores do Infantado em Queluz*, Livros Horizonte, Lisboa, 1971, p. 69.

<sup>4</sup> DGARQ (ANTT) Casa Real Livro 1035.

Actualmente, só nos é possível ter uma ideia do que terá sido a casa senhorial rural através de um pormenor da Planta do Real Sítio do Alfeite – documento inédito do Arquivo Cartográfico do Instituto Geográfico Português<sup>5</sup>.

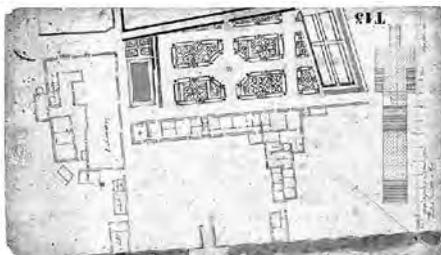


Figura nº 2: Planta do Real Sítio do Alfeite, 1825

Esta planta deverá ter sido elaborada em 1825, segundo descrição ou desenho anterior, porque na Planta de 1792, já o corpo central do edifício estava ligado ao corpo lateral, onde terá existido uma adegas.

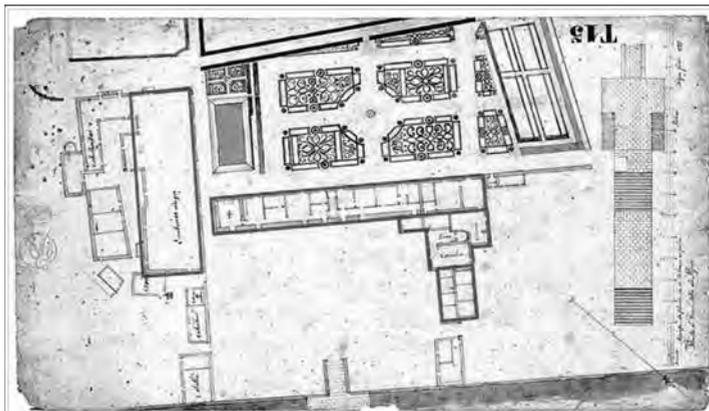


Figura nº 3: Planta do Real Sítio do Alfeite, 1825

---

<sup>5</sup> O Instituto Geográfico Português (IGP), integrado no Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, é o organismo responsável pela execução da política de informação geográfica. A sua criação ocorreu em 2002, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 110/2001, de 10 de agosto e sucedeu em todos os direitos, obrigações e atribuições aos extintos Centro Nacional de Informação Geográfica (CNIG) e Instituto Português da Cartografia e Cadastro (IPCC), tendo-lhe sido expressamente reconhecido o estatuto de Autoridade Nacional de Geodesia, Cartografia e Cadastro.

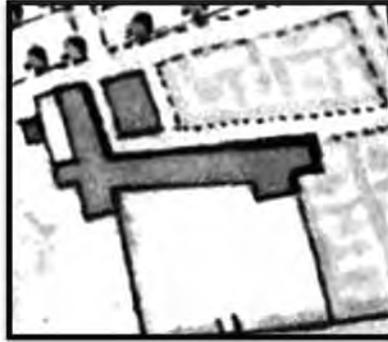


Figura nº 4: Mapa do Tombo das Reais Quintas do Alfeite, 1792

Embora não tenhamos encontrado qualquer referência ao arquitecto responsável por esta intervenção cremos que terá sido Mateus Vicente de Oliveira<sup>6</sup> que, ao tempo, era o arquitecto-mor da Sereníssima Casa e Estado do Infantado e colaborador em várias obras de vulto como o Palácio Real de Queluz<sup>7</sup>, a Igreja da Memória e a Basílica da Estrela.

<sup>6</sup> Mateus Vicente de Oliveira, nascido em Barcarena, de gente modesta veio para Lisboa, onde se instala no Beco do Pinovay, freguesia de S. Nicolau. Datam de 1752, os documentos mais antigos que encontramos assinados por Mateus Vicente, intitulado-se “Sargento-Mor Arquitecto da Sereníssima Casa e Estado do Infantado, Grão Priorado do Crato e Sta Igreja de Lisboa, por falecimento do até então arquitecto da Casa do Infantado, Manuel da Costa Negreiros. Foi mestre-de-obras da antiga escola de Mafra e aluno da Casa do Risco, sob a direcção do arquitecto alemão Johann Friedrich Ludwig também designado por João Frederico Ludovice. Em 1749 trabalhou na reconstrução da Igreja de Santo Estevão e, em 1754 analisou a reedificação do Real Colégio de S. Paulo que estava a cargo do arquitecto Carlos Mardel. A Igreja de Santo António de Lisboa e de sua autoria e participou, também, na construção da Igreja da Memoria. Em 1760 sucedeu a Eugénio dos Santos como arquitecto do Senado da Camara de Lisboa perante a mobilização de arquitectos para a reconstrução da cidade apos o Terramoto de 1755. Apesar da sua intensa actividade nunca abandonou o cargo de arquitecto da Sereníssima Casa e Estado do Infantado, dirigindo obras em Caxias, Samora Correia, Bemposta, Rua Nova da Palma e Rua da Rosa dos Partilhas, sempre em simultâneo com as obras de Queluz. Sobre este arquitecto e a sua obra ver, entre outros: BERGER, Francisco José Gentil, *Lisboa e os Arquitectos de D. João V*, Edições Cosmos, Lisboa, 1994; FERRO, Maria Inês, *Queluz. O Palácio e os Jardins*, Scala Books, London, 1997; GOMES, Paulo Varela, *O essencial sobre a arquitectura barroca em Portugal*, Imprensa Nacional da Casa da Moeda, Lisboa, 1987; GUEDES, Natália Brito Correia, *O Palácio dos Senhores do Infantado em Queluz*, Livros Horizonte, Lisboa, 1971; GUEDES, Natália Brito Correia, *Palácio de Queluz*, Secretaria de Estado da Informação e Turismo, Lisboa, 1973; MAC HAD O, Cyrillo Volkmar, *Colecção de Memorias relativas as vidas dos pintores e esculptores, architectos e gravadores portugueses e dos estrangeiros que estiveram em Portugal*, [s.n.], Lisboa, 1823 (2a edição, Coimbra, 1923); PEREIRA, José Fernandes, *Arquitectura barroca em Portugal*, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, [1986]; PIRES, António Pequito Caldeira, *Historia do Palácio Nacional de Queluz*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1924-1926.

<sup>7</sup> Breve cronologia do Palácio Real de Queluz: Em 1654, a Quinta de Queluz, pertença do Marques de Castelo Rodrigo, passa para a posse da Casa Real e incorporada na Casa do Infantado. Em 1747, inicia-se construção do Palácio, por iniciativa do Principe D. Pedro, futuro D. Pedro III, terceiro Senhor da Casa do Infantado. Até 1758, as obras prosseguem sob a direcção pessoal de Mateus Vicente de Oliveira, cuja presença e então requerida em Lisboa para efeitos da reconstrução da cidade. Este arquitecto foi, então, substituído pelo arquitecto decorador Robillon, responsável designadamente pela

Na sua biografia não está referido o Palácio Real do Alfeite, mas apesar disso, dada a prática da época consideramos ser de todo improvável que um outro arquitecto ficasse responsável pelas obras que se realizaram, então, no Palácio Real do Alfeite, opinião que já foi defendida anteriormente.

*“(...) Por conseguinte, embora não tenhamos encontrado qualquer planta do palácio, ... (teriam as plantas seguido para o Brasil quando a família real se deslocou?), cremos que o projecto se possa atribuir a Mateus Vicente, como é de tradição. (...)”<sup>8</sup>*

A documentação recolhida revelou que as obras do Alfeite terão sido realizadas em simultâneo com as de Queluz, cujo responsável era, como já referi, Mateus Vicente de Oliveira.

Poderá o Palácio Real do Alfeite ter constituído um ensaio, em pequena escala, para o Palácio Real de Queluz?

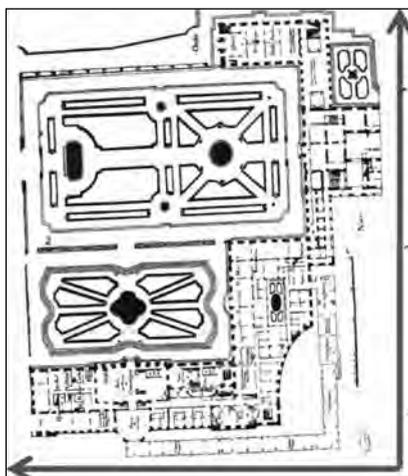


Figura nº 5: Planta do Palácio Real de Queluz<sup>9</sup>.

concepção dos jardins, embora sempre sob a orientação e supervisão de Mateus Vicente de Oliveira. Neste período (1747/1758) foi demolida uma parte do Paco Velho e construído o designado Corpo Central, ala cuja Fachada das Cerimonias possui dois andares, tendo-se adaptado, ainda, varias alas do antigo Palácio. Na década de 60, procedeu-se a conclusão da ala ocidental, a ornamentação da Sala das Talhas, a remodelação da Sala do Trono e a construção de uma pequena praça de touros no jardim. Em 1782, já com a direcção das obras de Queluz entregue a Manuel Caetano de Sousa, por falecimento de Robillon, assinala-se o fim da primeira grande fase de construção do Palácio. Uma das mais antigas dependências do Palácio, cuja estrutura se manteve praticamente imutável ate aos nossos dias, e a Sala da Musica, da responsabilidade de Mateus Vicente de Oliveira. Esta sala, também conhecida por Sala das Serenatas, foi muitas vezes Casa da Opera e paco de inúmeros serões musicais, principalmente durante a vivência de D. Pedro III e de D. Maria I. Uma das outras mais antigas dependências e o Corredor das Mangas.

<sup>8</sup> Natália Brito Correia GUEDES, *O Palácio dos Senhores do Infantado em Queluz*, Livros Horizonte, Lisboa, 1971, p.83.

<sup>9</sup> Simonetta Luz AFONSO, Ângela DELAFORCE, Nicolas SAPIEHA, *Palácio de Queluz: jardins*, Quetzal, Lisboa, D.L. 1989.



Figura nº 6: Mapa do Tombo das Reais Quintas do Alfeite, 1792

Apesar das diferenças, em magnitude e importância histórica, arquitectónica e estética, da comparação entre estas duas obras ressalta que existem, efectivamente, semelhanças:

- Planta em L, embora de orientação distinta:
  - Queluz - organiza-se em torno do jardim interno;
  - Alfeite - vira-se para o rio Tejo e para a zona da praia;
- Dois andares de altura:
  - Queluz - corpo nobre a dar para o jardim de Malta;
  - Alfeite - corpo central a dar para o terreiro;
- Aqueduto, sistema de gestão de águas:
  - Queluz - mais elaborado;
  - Alfeite - mais elementar;
- Sobriedade exterior e grande simplicidade;
- Projectos que visaram adaptar ou converter as estruturas pré-existentes;
- Propriedades da Sereníssima Casa e Estado do Infantado, do qual era arquitecto Mateus Vicente de Oliveira.

O resultado da intervenção de Mateus Vicente de Oliveira está graficamente registado no Mapa do Tombo das Reais Quintas do Alfeite de 1792.

Apresenta uma planta bastante sintética do edifício, depois da intervenção a que foi sujeito, e igualmente das quintas pertencentes ao Almojarifado do Alfeite nessa data.



Figura nº 7: Pormenores do Mapa do Tombo das Reais Quintas do Alfeite, 1792

Em 1851, o periódico *A Semana* publica uma estampa que, passo a citar:

*“(...) foi fielmente copiada do estado actual do Alfeite (...)”*<sup>10</sup>



Figura nº 8: TULLIO, A. da Silva, Alfeite, *A Semana*, Volume II, 1851

A estampa mostra-nos o aspecto exterior do Palácio, após a intervenção de Mateus Vicente de Oliveira, bem como a relação do Palácio com o Rio e com a zona rural envolvente.

<sup>10</sup> TULLIO, A. da Silva, Alfeite, «A Semana», Volume II, 1851.

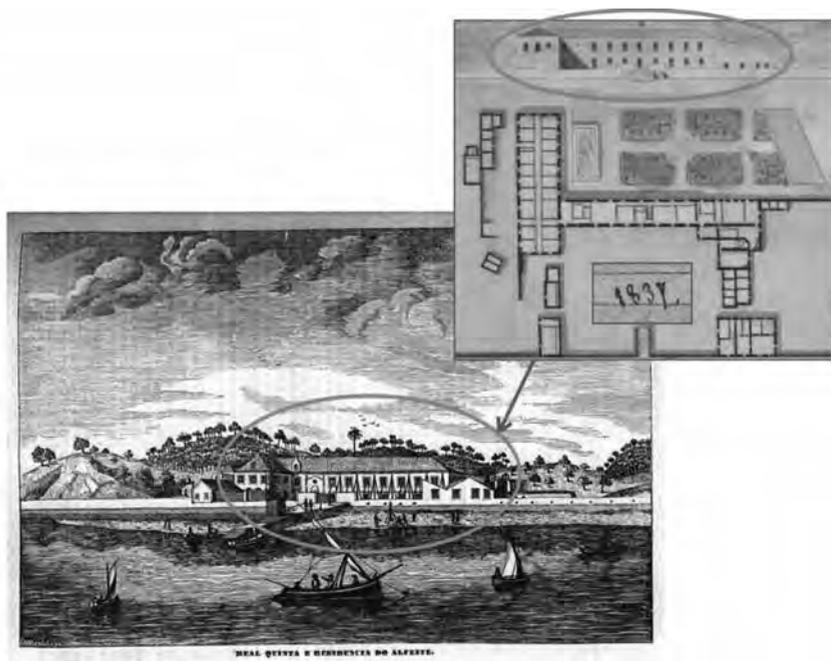


Figura nº 9: Pormenor da estampa publicada *A Semana* e da Planta Real Paço do Alfeite

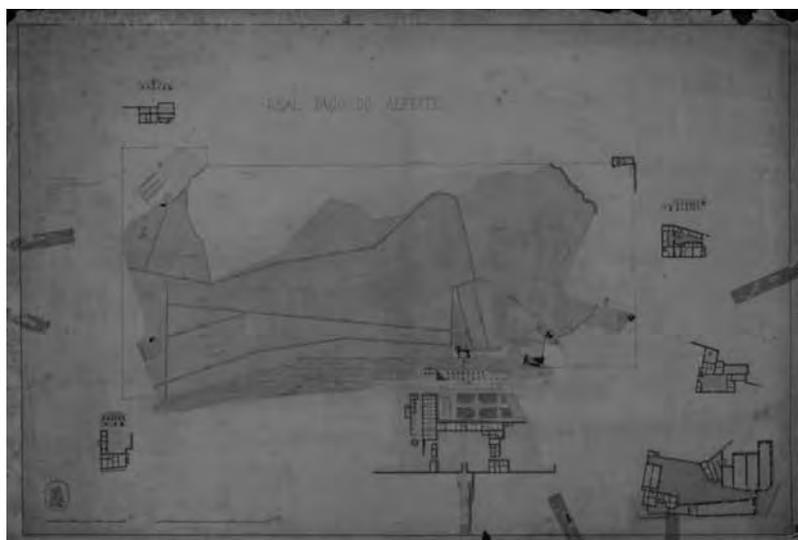


Figura nº 10: Real Paço do Alfeite, 1844.

A planta e alçado do Palácio apresentado neste slide constituem um dos pormenores de um documento inscrito com a data de 1837, denominado – Real Paço do Alfeite<sup>11</sup>.

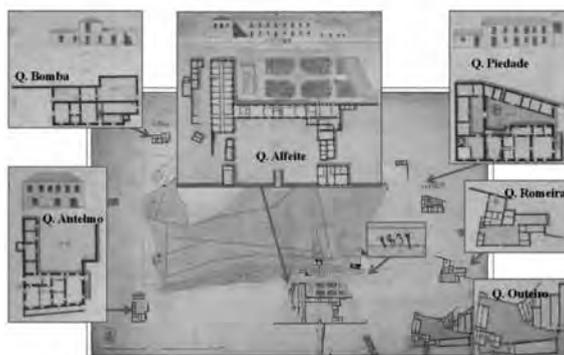


Figura nº 11: Pormenores da Planta Real Paço do Alfeite

Este documento apresenta as plantas das residências existentes em seis das quintas que faziam parte das famosas “Sete Quintas”<sup>12</sup> do Alfeite, nomeadamente:

- Quinta do Alfeite;
- Quinta do Antelmo;
- Quinta do Outeiro;
- Quinta da Bomba;
- Quinta da Romeira;
- Quinta da Piedade.

A extinção da Casa do Infantado, em 1834<sup>13</sup>, determinou a transferência, para a Casa Real<sup>14</sup>, da administração das propriedades do Alfeite, onde se incluíam as quintas anteriormente referidas, e a Quintinha, bem como os pinhais de Corroios e do Cabral, na margem do rio Judeu e os moinhos do Galvão, Passagem, Capitão e Torre.

<sup>11</sup> DGRQ (ANTT) Casa Real, Plantas, Real Paço do Alfeite.

<sup>12</sup> Matos, J. Semedo de, «150 Anos da chegada a Portugal da Rainha Dona Estefânia», *Revista da Armada*, nº422, Marinha de Guerra Portuguesa, Lisboa, Agosto 2008, p.16: “Foi, aliás, muito frequentado pelos monarcas seguintes, até D. Carlos, de que se dizia que estava “nas suas sete quintas” (eram sete as quintas do Real Sítio do Alfeite) quando para ali ia à caça. Era no jardim que, por vezes, se efectuavam pequenos piqueniques para convidados restritos, que desembarcavam numa ponte de cais existente em frente ao palácio”; «O Paço Real do Alfeite», *Ilustração Portuguesa*, Empreza do Jornal O Século, Lisboa, Outubro 1905, pp. 763: “Por vezes Suas Magestades vão de visita ao Alfeite, repousam alguns momentos no palácio, merendam na quinta, embarcando depois no magnífico cães junto do palácio.”; «As Sete Quintas do Real Sítio do Alfeite», *Boletim Municipal do Seixal*, Seixal, [s. d.].

<sup>13</sup> Decreto de D. Pedro IV de 18 de Marco de 1834.

<sup>14</sup> Casa Real: expressão de múltiplo sentido que tanto se refere à família real reinante, como ao local físico onde se alojava o rei, como ainda a todo um conjunto de funcionários – servidores do rei e da sua família mais directa – que participavam na administração e funcionamento da referida casa.





Figura nº 14: Joaquim Possidónio da Silva

Já sob a administração da Casa Real, o Palácio Real do Alfeite foi alvo da mais importante e decisiva campanha de obras, coordenada por Joaquim Possidónio da Silva<sup>17</sup>, arquitecto-mor da Casa Real<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Joaquim Possidónio Narciso da Silva partiu para o Brasil com apenas 1 ano de idade, acompanhando o seu pai, um mestre-geral dos pacos reais destacado para o Rio de Janeiro. Ai cresceu, regressando a Portugal já com 21 anos para estudar nos ateliers de Sequeira e Sendim. Em 1824, Possidónio da Silva foi para Paris frequentar o curso de Arquitectura na École de Beaux Arts. Entre 1829 e 1830 esteve em Roma, voltando a Paris para colaborar nas obras do Palais Royal e das Tuilleries. Em 1833, retornou a Portugal, onde fundou, em 1863, a Real Associação dos Arquitectos Cívicos e Arqueólogos Portugueses. Da sua extensa a lista de intervenções constam as obras dos Palácios da Pena, São Bento e Necessidades, o restauro do Palácio de Palhavã e a reformulação dos aposentos do Palácio Real da Ajuda, bem como o levantamento das plantas dos principais edifícios com interesse histórico onde se incluem Sés, Igrejas, Conventos e Palácios. A sua nomeação como Arquitecto da Casa Real tornou-o responsável pelas remodelações que ocorreram nos anos subsequentes naquele património. Sobre o arquitecto e a sua obra ver entre outros: MANUEL, Camara, “Joaquim Possidónio Narciso da Silva” in *Boletim da Real Associação dos Architectos Cívicos e Archeologos Portugueses*, Lallemand Freres, Tomo VII, 3ª serie, nº 8, Lisboa, 1897; PEREIRA, G., “Para memória do architecto Possidónio da Silva” in *Boletim da Real Associação dos Architectos Cívicos e Archeologos Portugueses*, Lallemand Freres, Tomo VII, 3ª serie, nº 6 e 7, Lisboa, 1896; GOODOLFIM, Costa, *Biographia do socio fundador, architecto e archeologo Joaquim Possidonio Narciso da Silva*, Lisboa, Typ. Universal, 1894; CHAGAS, José António Amaral Trindade, *Joaquim Possidónio da Silva (1806-1896): contributos para a salvaguarda do património monumental português*, Dissertação de Doutoramento em Património Arquitectónico apresentada na Universidade de Évora, Évora, 2003; MARTINS, Ana Cristina Nunes, *Possidónio da Silva e a memória histórica. Um percurso na arqueologia portuguesa de oitocentos*, Dissertação de Mestrado em Arte, Património e Restauro apresentada a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1999; MILHEIRO, Ana Cristina Fernandes Vaz, *O gótico e os sistemas de desenho presentes na arquitectura oitocentista – produções teóricas europeias e a recessão portuguesa manifesta na obra escrita de Possidónio da Silva*, Dissertação de Mestrado em Cultura Arquitectónica Contemporânea e Construção da Sociedade Moderna apresentada a Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1997.

<sup>18</sup> Fundo Joaquim Possidónio Narciso da Silva (PT-TT-JPNS); Espólio Bibliográfico da Biblioteca do Convento de Mafra, a Associação portuguesa dos Arqueólogos Portugueses e a Associação dos Inválidos do Comércio.

Segundo o *Archivo Pitoresco*:

*“(...) Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Pedro V acaba de mandar construir n'aquella quinta uma nova residência, mais confortável e elegante do que o antigo real casarão, escoltado de pontales, que lá havia. É architecto da obra, o da casa real, Joaquim Possidónio Narciso da Silva (...)”*<sup>19</sup>

Apresentamos seguidamente as plantas correspondentes à intervenção deste architecto.

Ao nível do rés-do-chão:

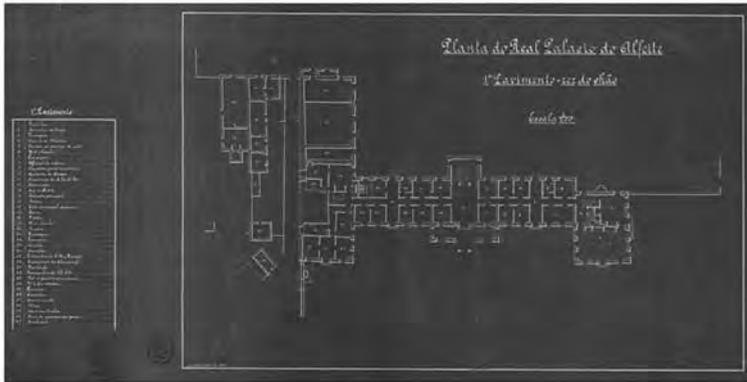


Figura nº 15: Planta do Real Palácio do Alfeite 1º Pavimento rés-do-chão 1903.

E ao nível do andar nobre:

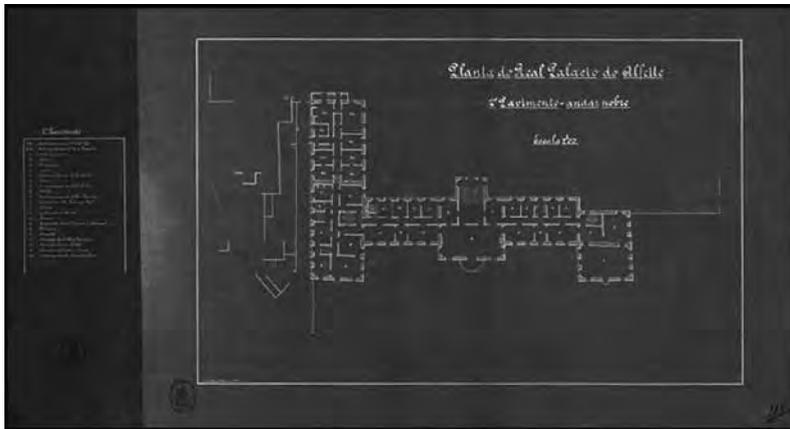


Figura nº 16: Planta do Real Palácio do Alfeite 2º Pavimento andar nobre 1903

<sup>19</sup> “Alfeite” in *Archivo Pitoresco*, vol. I, Typ. de Castro Irmão, Lisboa, 1858, p. 212.

Publicado na *Illustracao Portuguesa*:

“(…) D. Pedro V fez importantes obras na quinta do Alfeite e construiu um novo palacio. As salas sao elegantes e bem mobiladas, a escadaria magnifica, as pinturas dos tectos sao deveras artisticas e a quinta tem bellezas naturaes, ... por vezes Suas Magestades vao de visita ao Alfeite, repousam alguns momentos no palacio, merendam na quinta, embarcando depois no magnifico caes junto do palacio (...)”<sup>20</sup>

Tal como se pode constatar pela análise do desenho da nova fachada do Palácio Real do Alfeite, publicada no “Arquivo Pitoresco”<sup>21</sup> de 1858 e pela análise das plantas pertencentes ao Fundo da Casa Real, a intervenção de Possidónio da Silva pautou-se pelo respeito, conferindo ao Palácio simetria e equilíbrio.

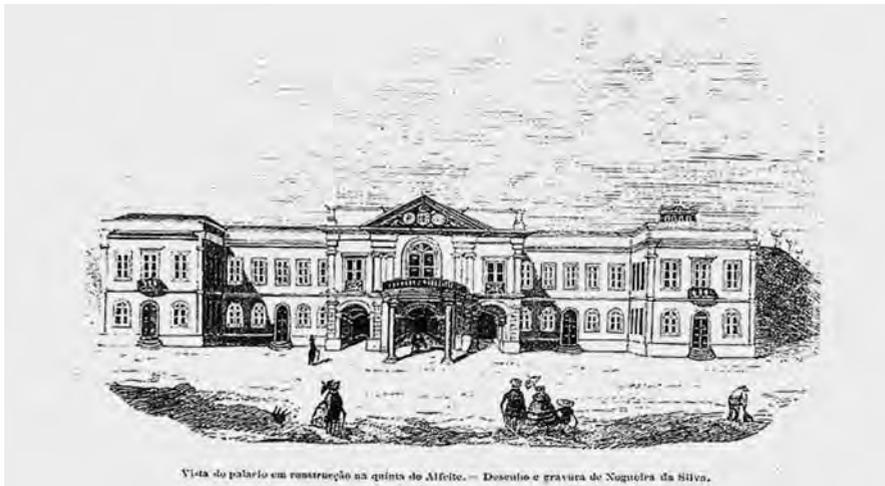


Figura nº 17: Fachada do Palácio Real do Alentejo

A análise das três plantas, duas delas inéditas, encontradas no decurso da pesquisa, permitem-nos acompanhar a evolução do Palácio Real do Alentejo.

Como podemos constatar o corredor do edifício foi mudando de localização em cada uma das intervenções, o que implicou a reorganização dos espaços e das janelas.

Mateus Vicente de Oliveira criou a ligação entre o edifício central e os anexos e reorganizou-os, aumentando assim o espaço útil.

<sup>20</sup> “O Paco Real do Alentejo” in *Illustracao Portuguesa*, Empresa do Jornal O Seculo, Lisboa, Outubro 1905, p. 763.

<sup>21</sup> *Alentejo*, «Arquivo Pitoresco» vol. I, Typ. de Castro Irmão, Lisboa, 1858.

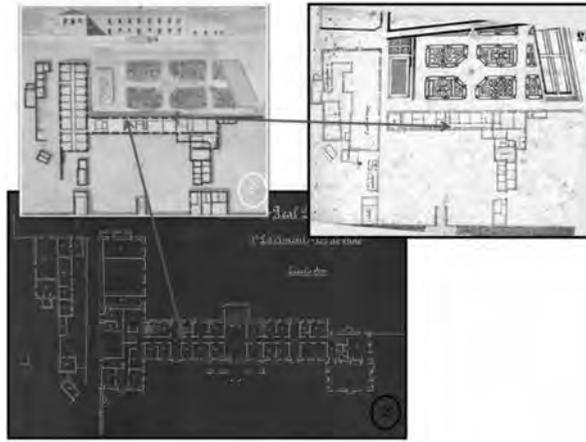


Figura nº 18: Comparação entre as Plantas de 1825, 1844 e 1903

Embora mude a posição do corredor, mantém a estrutura principal do edifício central. Teve a difícil missão de compor o edifício, conferindo-lhe um carácter mais formal e austero, equilibrando as duas vertentes real/rural, e acima de tudo, criando maior conforto e habitabilidade no seu interior.

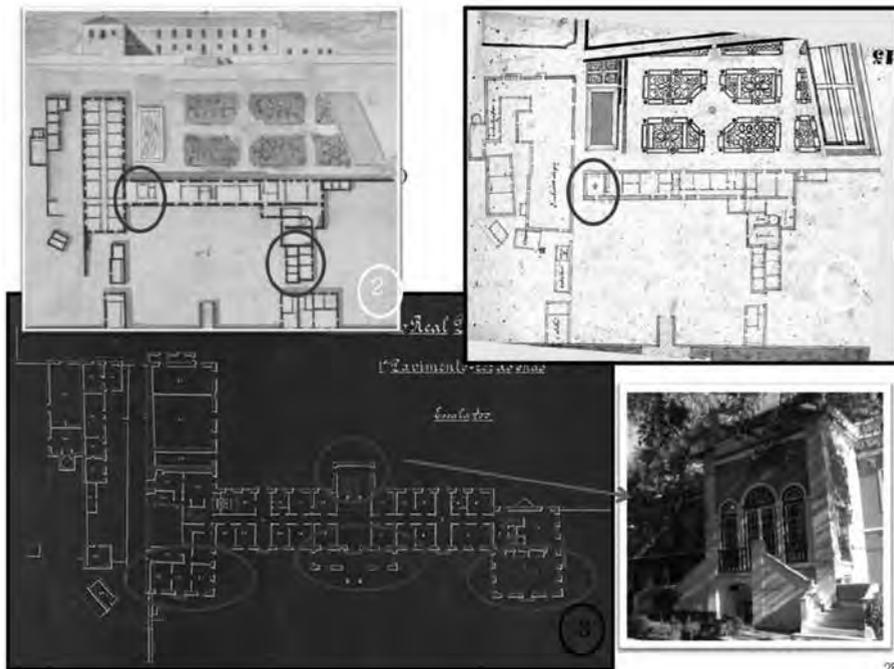


Figura nº 19: Comparação entre as Plantas de 1825, 1844 e 1903

Possidónio da Silva procede a uma extensa reestruturação interna e externa do Palácio. Define o corredor como o eixo central de circulação, acrescentando dois corpos laterais e coloca, ao centro, uma ampla entrada principal que também dá acesso aos jardins.

É um edifício constituído por três corpos, sendo o central marcado pela horizontalidade do conjunto, e rematado por dois torreões simétricos salientes. Na fachada principal, destaca-se a entrada central, enquadrada num semicírculo, que constitui um varandim resguardado por um balcão gradeado, ao qual se tem acesso pelo nível do andar nobre.



Figura nº 20: Postal adquirido pela autora

O postal adquirido, num leilão, ilustra a fachada do Palácio Real do Alfeite, em 1905, após a intervenção de Possidónio da Silva. Como se pode observar, a partir deste momento, o Palácio adquire a sua imagem actual<sup>22</sup>.



Figura nº 21: Palácio Real do Alfeite

---

<sup>22</sup> Fotografia do GABCEMA, Marinha.

Dispomos, também, de fotografias do interior do palácio, do mesmo período, publicadas no periódico *Ilustração Portuguesa*<sup>23</sup>.



Figura nº 22: Fotografias do interior do Palácio Real do Alentejo

Ao vê-las, quem conheça o interior do palácio conclui que houve continuamente o cuidado de conservar e restaurar para memória futura, os detalhes ornamentais criados no século XIX<sup>24</sup>.

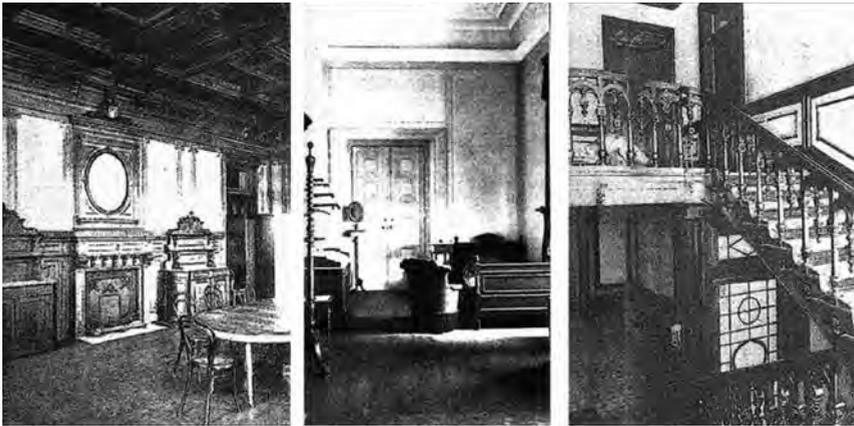


Figura nº 23: Fotografias do interior do Palácio Real do Alentejo

O Advento da República em 1910 e a Proscrição da Família Real constituíram marcos importantes na vida do Palácio Real do Alentejo<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> O Paço Real do Alentejo, «Ilustração Portuguesa», Lisboa, Outubro 1905.

<sup>24</sup> O Paço Real do Alentejo, «Ilustração Portuguesa», Lisboa, Outubro 1905.

<sup>25</sup> Decreto do Diário do Governo nº 111, de 1910-10-18; Decreto do Diário do Governo de 1910-10-24; Decreto do Diário do Governo. nº 33 de 1910-11-12, p. 382.

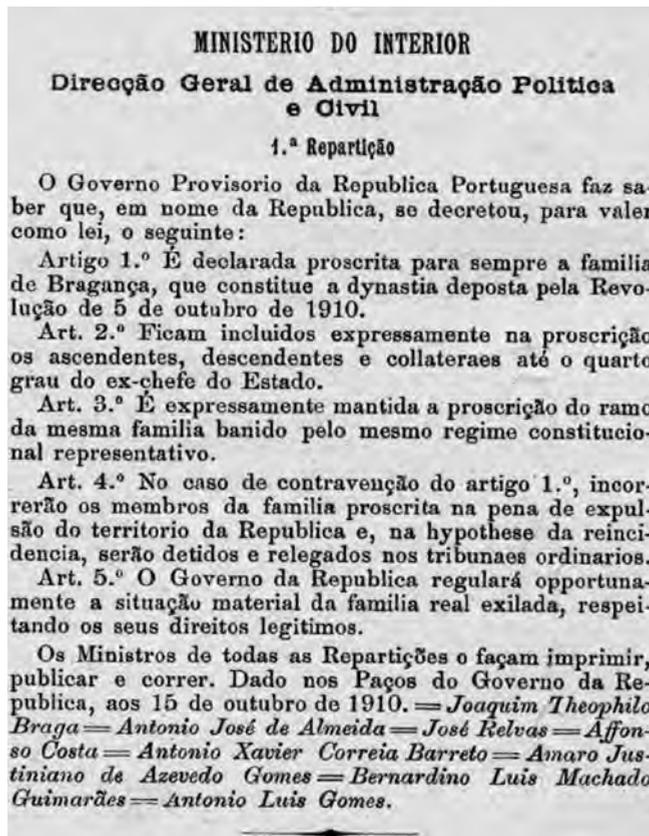


Figura nº 24: Decreto de proscricção da Família de Bragança – 18-10-1910

*“Art.º 1: É declarada proscrita para sempre a familia de Bragança, que constitue a dynastia deposta pela Revolução de 5 de Outubro de 1910. ...”*

Estes acontecimentos determinaram que o Palácio abandonasse definitivamente o seu lado familiar, lúdico, recreativo e cortês para se transformar num espaço de trabalho.

Em 1911, no ano seguinte à proclamação da República, a administração do Palácio é transferida para o Ministério do Fomento, sob a tutela da Direcção-Geral da Agricultura.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Decreto do Diário do Governo nº 193 de 19-8-1911, p. 3504.

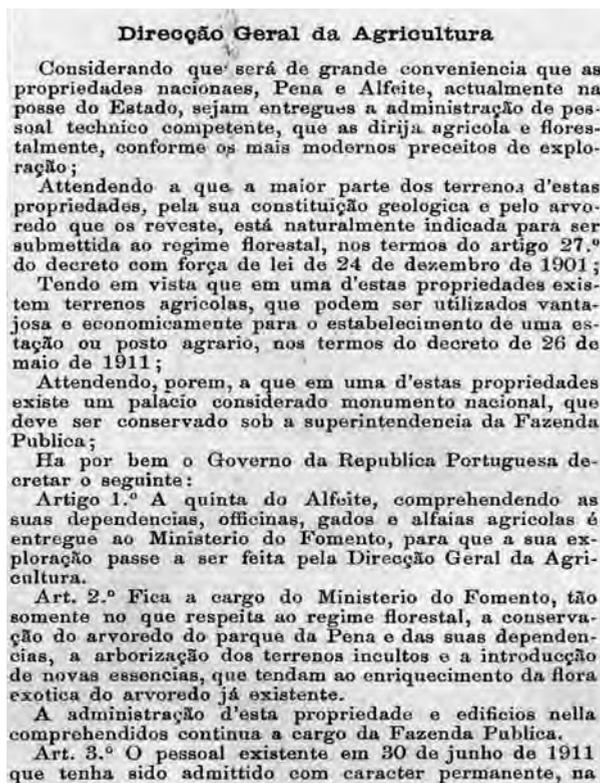


Figura nº 25: Decreto do Diário do Governo. nº 193

Nos periódicos da altura encontramos descrições das consequências nefastas desta experiencia agrícola, realizada nos terrenos agrícolas da Quinta e nos terrenos envolventes do Palácio.

Apesar de diversos apelos para que a decisão de separar o Palácio das suas quintas fosse revogada, o Alfeite vai pertencer a Estação Agronómica até à implementação de um grandioso projecto, resultante de inúmeros anos de estudo e preparação, que envolveu toda a zona do Alfeite<sup>27</sup>.

Em 1918, na sequência dos planos da modernização da zona ribeirinha de Lisboa surge a necessidade de desocupar a Ribeira das Naus do antigo Arsenal da Marinha.

<sup>27</sup> “Relatório da Comissão nomeada pela Portaria de 6 de Maio de 1913 para elaborar o projecto de organização dos Postos Agrários de Mirandela, Anadia, Vizeu, Almada e Dois Portos” in Boletim da Direcção Geral da Agricultura, Duodécimo Ano, nº 4, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1914, pp. 150-158; Carlos Malheiro DIAS, “Vicissitudes de uma Quinta Real: um passeio ao Alfeite” in O Dia, Lisboa, Abril 1912; Republicado in Anais do Clube Militar Naval, Clube Militar Naval, Lisboa, Janeiro-Março 1959, pp. 123-128.

**Art. 9.º** A Junta Autónoma tomará desde já posse do palácio do Alfeite e terrenos anexos, onde instalará a sua sede, fazendo todo o possível por também ali alojar o pessoal operário nas dependências, enquanto as casas do bairro operário não estiverem concluídas.

O Estado fornecerá a mobília indispensável para aquela instalação e tudo o mais que ocorrer para uma boa regularidade de serviço.

§ único. O actual almoxarife do palácio do Alfeite terá três meses para proceder a um inventário dos objectos ali existentes pertencentes ao Estado, o qual entregará à responsabilidade da Junta Autónoma, retirando depois.

A Junta Autónoma dará o destino que melhor convier aos objectos a que se refere este parágrafo, de acordo com o Secretário de Estado da Marinha, justificando-o convenientemente.

Figura nº 26: Decreto-lei 4405

O projecto da transferência do Arsenal para a margem sul do Tejo levou à transferência do património do Alfeite, primeiro, para a Junta Autónoma para a construção do Arsenal da Marinha e posteriormente, em 1958, em definitivo para a Marinha, com a criação da Base Naval de Lisboa<sup>28</sup>.

**Decreto n.º 41 989**

Tendo sido reorganizados os comandos navais relativos aos territórios metropolitanos, considera-se oportuno criar a Base Naval de Lisboa, destinada a apoiar, do ponto de vista logístico, as unidades navais baseadas no porto de Lisboa e a desempenhar, conjuntamente, as funções que presentemente pertencem à Intendência da Marinha do Alfeite.

A designação adoptada para o novo organismo poderá parecer pouco apropriada, em presença dos limitados recursos que lhe vão ser atribuídos, mas se, por um lado, se atendeu ao natural e desejável desenvolvimento desses recursos num futuro próximo, por outro lado, apenas se oficializa uma designação já correntemente empregada.

Em boa doutrina, e de acordo com a actual orgânica do Ministério da Marinha, uma base naval deve ser considerada como uma das unidades componentes do comando naval da região em que está situada, ficando os serviços técnicos da base dependentes das direcções de serviços da Superintendência dos Serviços da Armada, de maneira análoga à estabelecida para os serviços técnicos das unidades navais. No caso da Base Naval de Lisboa, todavia, julga-se preferível seguir uma orientação diferente, atendendo as funções que competem ao Comando Naval do Continente, à localização do seu centro de operações e à provável distribuição das nossas unidades navais, em tempo de guerra, pelo que o comandante daquela Base fica directamente subordinado ao chefe do Estado-Maior da Armada.

Também se julga vantajoso que, em caso de emergência, o chefe do Estado-Maior da Armada possa entregar ao comandante da Base Naval de Lisboa a defesa de todos os estabelecimentos da Armada situados na margem sul do rio Tejo, tendo em vista os aspectos comuns que essa defesa oferece.

Julga-se ainda que o comandante da Base poderá exercer o comando superior dos navios estacionados no

porto de Lisboa que não interessam directamente ao desempenho das missões que competem ao Comando Naval do Continente ou que não seja vantajoso subordinar directamente ao chefe do Estado-Maior da Armada.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

**Artigo 1.º** É criada a Base Naval de Lisboa, com sede no Alfeite.

§ único. O comando da Base Naval de Lisboa é exercido por um contra-almirante.

**Art. 2.º** A Base Naval de Lisboa é uma unidade da Armada, ficando o seu comandante directamente subordinado ao chefe do Estado-Maior da Armada.

§ único. Em tudo o que se refere às funções logísticas da Base, o respectivo comandante seguirá a orientação e instruções dimanadas do almirante superintendente dos Serviços da Armada.

**Art. 3.º** Ao comando da Base Naval de Lisboa compete, designadamente, o seguinte:

- a) Apoiar, do ponto de vista logístico, com os seus serviços, as unidades navais baseadas em Lisboa;
- b) Manter as messes, refeitórios, casernas, cantina e outras instalações situadas na zona da Base e destinadas às guarnições das unidades navais estacionadas em Lisboa e ao pessoal de outras unidades ou serviços que se apoiem na Base;
- c) Manter as instalações e meios portuários privativos da Armada no porto de Lisboa;
- d) Manter as instalações e outras propriedades da Armada no Alfeite que não estejam entregues a outras entidades.

**Art. 4.º** O comando da Base Naval de Lisboa exerce a sua acção por intermédio dos seguintes órgãos:

- a) Serviços;
- b) Secretaria;
- c) Conselho administrativo.

Figura nº 27: Decreto nº 41.989

<sup>28</sup> Decreto nº 41.989, Diário do Governo nº de 2-12-1958.

Consolida-se, assim, o destino do Palácio Real do Alfeite, que, de novo, vai sofrer obras de remodelação sob a égide, na sua grande maioria, da Comissão Administrativa das Novas Instalações para a Marinha.

Obras, como por exemplo, as executadas no século XX no Palácio, e das quais apresentamos imagens da documentação relativa às obras de restauro efectuadas, em 1969, para as Novas Instalações do Comando Naval do Continente e Conselho Administrativo, do rés-do chão e 1º andar<sup>29</sup>.

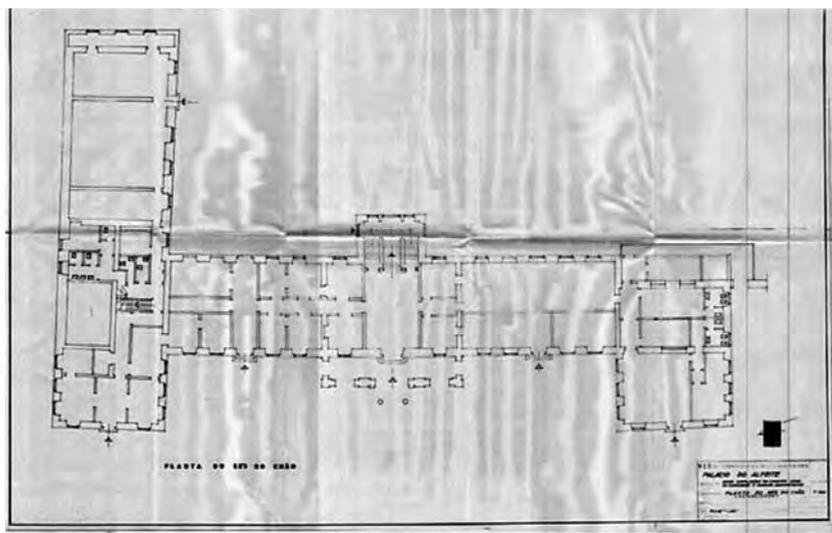


Figura nº 28: Planta rés-do-chão, 1969

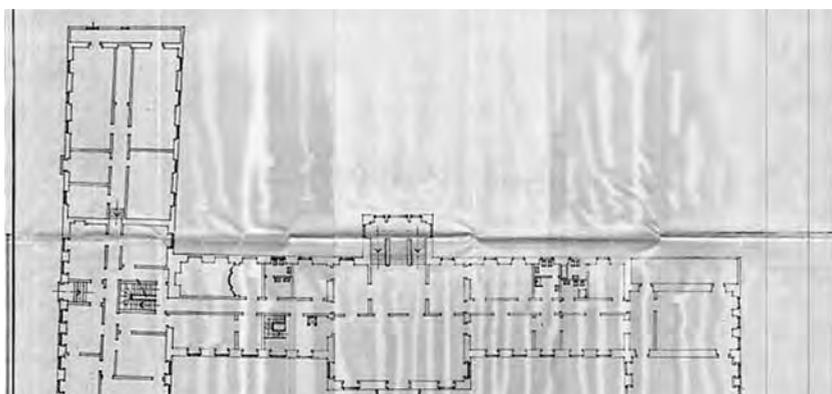


Figura nº 29: Planta 1º andar, 1969

<sup>29</sup> DI/Marinha Portuguesa.

Apesar das transformações a que o edifício foi sujeito internamente as suas características arquitectónicas e estéticas identificativas, mantiveram-se intactas, como se pode comprovar pelas imagens<sup>30</sup> aqui apresentadas.



Figura nº 30: Fotografias interiores de 2003



Figura nº 30: Fotografias interiores de 2008

Mercê da preocupação dos seus “cuidadores” em preservar memórias, que contemplou não só os interiores mas também a envolvente, como podemos verificar pelas fotos que ilustram os anos 70<sup>31</sup> e 80<sup>32</sup> do século XX e as actuais, já do século XXI<sup>33</sup> as características arquitectónicas e históricas mais marcantes do Palácio Real do Alfeite e os seus principais marcos, como o jardim e aqueduto, permanecem imutáveis.

---

<sup>30</sup> LEITÃO, Francisco Tomás Trindade, *Contributos para a História da Marinha e do Alfeite*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003; GABCEMA, Marinha.

<sup>31</sup> LEITÃO, Francisco Tomás Trindade, *Contributos para a História da Marinha e do Alfeite*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003.

<sup>32</sup> LEITÃO, Francisco Tomás Trindade, *Contributos para a História da Marinha e do Alfeite*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003.

<sup>33</sup> GABCEMA, Marinha.

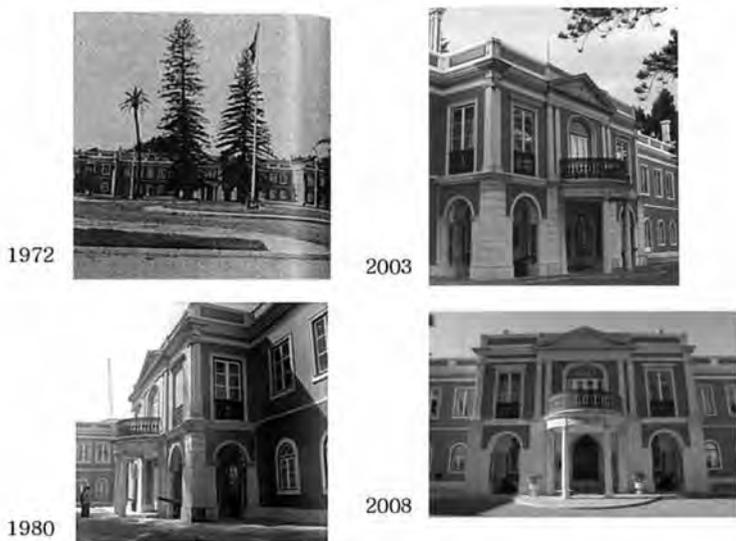


Figura nº 31: Comparação entre fotografias de 1972, 1980, 2003 e 2008



Figura nº 32: Comparação entre fotografias de 1972, 1980, 2003 e 2008 (slide da Sessão)



Figura nº 33: Comparação entre fotografias de 1972, 1980, 2003 e 2008

De facto, a Marinha foi e é uma instituição preocupada, atenta e participativa na preservação e salvaguarda do seu património cultural e arquitectónico, sem nunca esquecer as suas obrigações e missões.

Estas, por vezes, determinam alguns sacrifícios patrimoniais mas, nem nesse caso, a sua memória se perde.

Neste âmbito, apresentamos a desaparecida capela do Palácio Real do Alfeite, com cujas memórias nos deparámos durante a investigação.

*“... A Intendência da Marinha do Alfeite comunicou a esta Direcção Geral que o projecto da modificação das alas inferiores do Palácio do Alfeite, que lhe foi enviado, em 13 de Dezembro último, pelo oficial assistente na Comissão de obras, incluye, na ala esquerda, a destruição da capela do palácio, que, não obstante estar encerrada há anos para celebrações de culto católico, não está profanada, não havendo da Secretaria do patriarcado de Lisboa, quaisquer instruções que autorizem a sua demolição. ...*

*Direcção Geral da Fazenda Pública, em 6 de Março de 1948.”<sup>34</sup>*

*“... O Patriarcado, que informou ser absolutamente necessário uma Capela na Base Naval do Alfeite, reconhecendo porém que a actualmente existente não satisfaz devido à diminutíssima capacidade, pelo que propõe que seja construída uma nova dentro da mata...”<sup>35</sup>*

<sup>34</sup> DGEMN, Cota DSARH 4790/8 Base Naval do Alfeite. Capela 1947.

<sup>35</sup>

Este espaço de culto, originalmente localizado no interior do edifício, foi demolido por necessidades de adaptação do espaço, tendentes à modernização das instalações.

A documentação existente comprova que todo o processo foi conduzido de acordo com os protocolos exigidos e que em substituição da capela foi erigida a Capela de Nossa Senhora do Mar.

A pesquisa efectuada revelou que a Capela está constantemente documentada e qual a sua localização exacta no Palácio Real do Alfeite, ao longo das campanhas de obras.

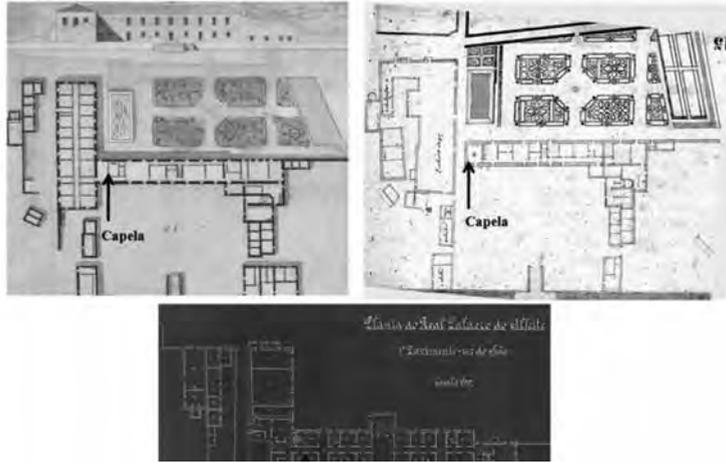


Figura nº 34: Comparação entre as Plantas de 1825, 1844 e 1903

Dispomos do desenho da fachada do Palácio Real do Alfeite, publicado no periódico *A Semana* de 1851<sup>36</sup>, bem como de uma única fotografia do seu interior, que foi publicada no periódico *Ilustração Portuguesa*, em 1905<sup>37</sup>.



Figura nº 35: Fachada do Palácio Real do Alfeite, 1905

<sup>36</sup> O Paço Real do Alfeite, «Ilustração Portuguesa», Lisboa, Outubro 1905.

<sup>37</sup> O Paço Real do Alfeite, «Ilustração Portuguesa», Lisboa, Outubro 1905.

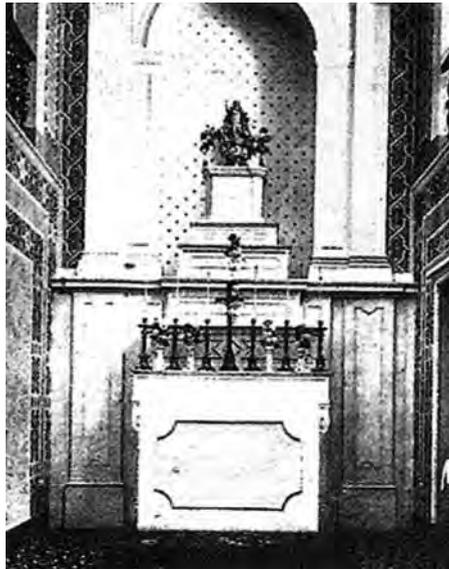


Figura nº 36: Capela do Palácio Real do Alentejo, 1905

A fotografia mostra um altar muito despojado, adossado a uma tribuna elevada que comporta um trono de três andares com uma única imagem de Nossa Senhora. A tribuna, muito singela, é rematada na sua face anterior por um arco ladeado por duas pilastras.

Embora não seja possível afirmá-lo dada a má qualidade da fotografia, quer o altar quer o remate da tribuna parecem ter sido executados em materiais pétreos e a decoração das paredes seria possivelmente em azulejo de padrão repetitivo simples.

*“A História de Arte não se faz só com recurso a obras vivas. Os “grandes monumentos” e as “obras-primas” não abrangem todos os objectos que ela visa analisar, estudar e identificar, conservar e reconhecer.”<sup>38</sup>*

---

<sup>38</sup> Vítor SERRÃO, *A cripto-história de arte: análise de obras de arte inexistentes*, Livros Horizonte, Lisboa, 2001, capa.



Figura nº 37: Fotografia aérea do Palácio Real do Alfeite

A conjuntura socioeconómica adversa em que o País se vê mergulhado, desafia o nosso modo de pensar e de viver, e leva-nos a questionar opções e decisões. Como tal, é ainda mais importante conhecer e divulgar os casos de sucesso em todas as áreas.

Urge lembrar que o património se faz com as pessoas e para as pessoas, sendo imprescindível que todas o possam usufruir de forma aprazível mas também culturalmente enriquecedora.

Conhecer o nosso património e a sua evolução, permite-nos lembrar que ao longo dos mais de 800 anos da nossa história já experimentámos vários outros períodos de grande crise, tendo conseguido ultrapassá-los.

Hoje, devemos concentrar energias no desenvolvimento sustentável do nosso país e do nosso património, através de projectos de valorização patrimonial, de recuperação, modernização, rentabilização do património inactivo e de modelos de gestão que contribuam para criar novos focos de riqueza para o país.

Necessitamos de políticas que permitam:

- Usufruir o nosso património tão rico e diverso;
- Ligar o passado ao presente de forma contínua e sólida;
- Preservar o património para as gerações futuras;
- Contribuir para o conhecimento e divulgação de um bem de todos nós.

O Palácio Real do Alfeite, património dos portugueses cujo passado é agora um tanto mais conhecido, um presente que constitui um exemplo de auto-sustentabilidade, versatilidade e modernização, coerente e sensata, tem à sua frente, seguramente, um grande futuro



# O AQUÁRIO VASCO DA GAMA – UM PATRIMÓNIO CULTURAL, CIENTÍFICO E MUSEOLÓGICO

Comunicação apresentada pela  
dra. Elsa Andrade Santos, em 13 de Novembro



## 1. As origens do Aquário Vasco da Gama

### 1.1. As Comemorações do quarto centenário da viagem de Vasco da Gama à Índia

O Aquário Vasco da Gama é uma instituição cultural e científica da Marinha, cujo património importa estudar, preservar e repensar, no sentido de um melhor aproveitamento deste organismo centenário.

Foi fundado no dia 20 de Maio de 1898, contando com a presença de altas individualidades, nacionais e estrangeiras que, à hora marcada, estavam prontas para receber a família real.

A sua fundação insere-se no contexto das Comemorações do Quarto Centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia.

O Diário do Governo de 16 de Maio de 1894, assinado pelo rei D. Carlos, pelo primeiro-ministro Hintze Ribeiro e pelos restantes ministros, veio tornar público um decreto que aprovava a nomeação de uma comissão com vista à organização das Comemorações do Quarto Centenário da chegada de Vasco da Gama à Índia, devendo esta “*assumir o caracter de uma verdadeira festa nacional, em tudo condigna do glorioso feito que se vae celebrar; (...)*”.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Diário de Governo* nº 109 – I série, 16 de Maio de 1894.

A ideia desta celebração já se perspectivava desde há uns anos aquela data.

Foi primeiro apresentada pela Sociedade de Geografia, em sessão da Direção de 23 de maio de 1889 e, posteriormente, em Assembleia de 3 de junho do mesmo ano, tendo a Câmara Municipal de Lisboa e a Associação Comercial prontamente aderido à iniciativa.

O século XIX viria ser um período favorável à realização de acontecimentos comemorativos de centenários de factos ou figuras da nossa História.<sup>2</sup>

Além disso, outros fatores da história nacional, como a humilhação sofrida com o ultimato inglês e a partilha do continente africano pelas potências europeias, contribuíram para o desenvolvimento do sentimento de que era necessário colocar em marcha acontecimentos que afirmassem a nacionalidade e a sua glória.

É neste contexto que as Comemorações do quarto centenário da viagem de Vasco da Gama devem ser inseridas.

Depois de nomeada a comissão, esta tratou de apresentar o seu programa, junto do rei D. Carlos e do seu governo. O mesmo foi publicado a 2 de Abril de 1897 e incluía uma variedade de festividades e eventos, de âmbito nacional e internacional. Entre estes, destaca-se a emissão de séries monetárias, selos e cartas postais, uma edição comemorativa dos *Lusíadas*, um hino nacional da celebração, exposições variadas, concursos, cortejos alegóricos, uma mostra naval no Tejo, romarias, touradas, uma feira-franca e algumas companhias de navegação e ferroviárias reduziram os seus preços para facilitar a deslocação à cidade do maior número possível de visitantes.



Folha de rosto de Os Lusíadas

A cidade de Lisboa preparou-se para receber o evento, mandando limpar as suas ruas, tendo mesmo sofrido modificações, com a construção de novos cais de embarque, restauro de edifícios como o Mosteiro dos Jerónimos e a construção de outros, como o Palácio do Centenário para sede da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Será neste grande contexto de “*jubileu nacional consagrado à memória dos navegadores portugueses que primeiro descobriram as terras e mares da Africa, Asia, America e Oceania*”<sup>3</sup> que será decidida a fundação de “*um aquario marítimo e fluvial com os respectivos anexos, que será de construção e exposição permanente e que, funda a celebração e exposição Vasco da Gama, ficará sendo propriedade do Estado confiada à administração e exploração da Sociedade de Geographia com o acordo tecnico da Comissão de Pescarias, nos termos a*

<sup>2</sup> Catroga, Fernando, “Ritualizações da História”, in *História da História em Portugal, Séc. XIX-XX*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, p.547.

<sup>3</sup> *Celebração Nacional do Quarto Centenário do Descobrimento marítimo da Índia: programa geral*, artº 1, Lisboa, s.n,1897.

*regular. (...) O aquário ficará sendo o monumento permanente da celebração nacional e à sua entrada principal será erigido um padrão semelhante aos colocados pelos antigos navegadores portugueses nas terras por eles descobertas*<sup>4</sup>.

Compreende-se, a partir daqui, o ambiente de festividade e grandiosidade em que o Aquário Vasco da Gama foi inaugurado.

No entanto, a construção de um aquário, um edifício ligado ao mar, parece à partida fugir um pouco à natureza das comemorações, em que se procurava enaltecer, não os oceanos, mas Vasco da Gama e, através dele, os outros navegadores portugueses.

Além disso, no programa inicial das comemorações, existia a intenção de construir um edifício monumental, do género dos “Palácios de Cristal”, dedicado à memória dos navegadores portugueses, projeto que não foi concretizado.

Se quisermos traçar os objetivos que estiveram por trás da fundação desta instituição de interesse nacional, teremos também que, impreterivelmente, os ligar à figura do rei D. Carlos e à importância que este assumiu, desde o seu início, na história do aquário.

## 1.2. As origens do Aquário Vasco da Gama e o rei D. Carlos



O rei D. Carlos a bordo do seu iate Amélia

D. Carlos I (1863-1908), filho de D. Luís e Maria de Saboia, começou a reinar em 1889, numa época de grandes convulsões sociais.

---

<sup>4</sup> Ibidem, artº 8.

Por toda a Europa assistia-se a mudanças políticas – a Monarquia tendia a ceder lugar à República.

Neste panorama europeu de “*fin-de-siècle*”, Carlos de Bragança era um monarca aberto aos novos ventos da ciência, nomeadamente das ciências naturais. Distinguiu-se como ornitologista e ictiólogo. Mas será a Oceanografia que se demarcará como a sua grande paixão, sabendo aproveitar o contexto da época em que viveu.

No século XIX, registou-se um crescente interesse pelo estudo do mar, principalmente nos E.U.A e nos países industrializados da Europa.

Devido ao desenvolvimento tecnológico, operado na área da Oceanografia, foi possível, em 1872, a realização da expedição inglesa *Challenger*, um marco importante na história desta ciência. A informação aí recolhida foi estudada por especialistas de diversas áreas, entre 1880 e 1885. Outras expedições se seguiram: a do navio *Travailleur*, dirigido pelo naturalista Mune Edwards, ao longo da costa portuguesa; e a do vapor *Lidador*, viagem organizada pelo capitão-tenente Vicente de Moura Coutinho de Almeida d’Eça, vogal e por Albert Girard, naturalista.

A 1 de setembro de 1896, o rei D. Carlos irá também lançar-se na sua primeira campanha oceanográfica, a bordo do seu iate *Amélia II*, assim batizado em honra da rainha D. Amélia. O gosto pelo mar herdou-o do seu pai, D. Luís, oficial da marinha e dos frequentes contactos com os oficiais de marinha, ajudantes de seu pai. Deixou-se também impressionar pela equipa notável de cientistas franceses do navio *Travailleur*, cujo trabalho de investigação já lera aos 16 anos de idade. No entanto, o seu grande impulsionador foi, sem dúvida, o então príncipe Alberto do Mónaco, um dos maiores oceanógrafos da época e seu amigo íntimo.

D. Carlos preocupou-se em estudar os recursos marinhos vivos da costa portuguesa, tendo por objetivo maximizar o rendimento da indústria e do comércio da pesca. Esta era uma das atividades económicas mais significativas do país, que atravessava uma crise política e financeira grave. Utilizou sempre uma metodologia sistemática e consistente, procurando deixar bases de trabalho para o futuro, quer preservando de forma exemplar os animais marinhos que ia recolhendo, quer anotando e publicando todos os parâmetros oceanográficos que ia obtendo. Deste trabalho, seguido incansavelmente ao longo de doze campanhas oceanográficas, resultará uma rica coleção que, apesar do percurso tortuoso, chegou aos nossos dias. Valeu-lhe numerosos prémios, nacionais e internacionais.

A primeira exposição do resultado dos seus trabalhos foi realizada em 1897, na Escola Politécnica, no ano seguinte ao início das suas campanhas. No trabalho de apresentação da sua primeira campanha, o rei escreverá: “*As numerosas investigações oceanográficas que as nações estrangeiras têm realizado n’estes últimos anos, com tão proficuos resultados, a importância que esta ordem de estudos tem para a industria da pesca, uma das principaes do nosso paiz, e a excepcional variedade de condições bathymetricas, que apresenta o mar que banha as nossas costas, sugeriram-nos no anno findo a idéa de explorar scientificamente o nosso mar, e o dar a conhecer, por meio de um estudo regular, não só a fauna do nosso plan’alto continental, mas também as dos abysmos que, exemplo quasi único na Europa, se encontram em certos pontos, a poucas milhas da costa. O programa que nos impozemos é*

*pois vasto, e só se conseguirá realizar n`uma serie de campanhas*<sup>5</sup>. Depreende-se daqui a importância que o monarca conferia ao seu projeto, inserindo-o num contexto mundial e a necessidade de o “dar a conhecer”.

Aquando das Comemorações do Quarto Centenário da Viagem de Vasco da Gama à Índia, o rei D. Carlos tinha já realizado mais duas campanhas oceanográficas no ano de 1897, a primeira nos meses de maio a setembro e a segunda em novembro.

O projeto de um edifício como o Aquário Vasco da Gama, no contexto festivo das Comemorações, aparecerá ao rei como uma forma de alojar o seu já vasto espólio e de o tornar público.

No dia da sua inauguração, o Diário de Notícias publicou o seguinte: “*Como estava anunciado, inaugurou-se hontem o aquário Vasco da Gama em Algés, e a exposição oceanográfica de el-rei, instalada na sala do museu do aquário*”<sup>6</sup>. A história do Aquário Vasco da Gama nunca mais deixará de estar associada à figura de D. Carlos.

### 1.3. A construção do edifício

O Aquário Vasco da Gama foi construído em terrenos cedidos pelo Ministério das Obras Públicas, na Alameda de Algés, junto ao Dafundo.

A sua edificação foi entregue, pela Comissão Executiva do Centenário, aos credenciados empreiteiros franceses Charles Vieillard e Fernand Toused.

Charles Vieillard tinha vindo para Portugal com o seu pai, Louis Vieillard, contratado para trabalhar no Aqueduto das Águas Livres. Fernand Toused era seu cunhado, casado com sua irmã Adèle e, desde cedo, colaboraram em diversos projetos juntos, tais como a velha ponte da Figueira da Foz e, mais tarde, a Central Tejo, onde atualmente está instalado o Museu da Eletricidade.



Os construtores do Aquário

---

<sup>5</sup> *Yacht Amélia – Campanha Oceanográfica de 1896*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897, p. 7.

<sup>6</sup> *Diário de Notícias- I série*, 21 de maio de 1898.

Como fiscal da obra, foi nomeado o engenheiro António Teixeira Júdice.

A orientação técnica ficou a cargo de uma outra figura importante, Albert Girard. Nasceu em Nova Iorque, filho de uma família de origem belga, mas veio para Portugal ainda criança.

Licenciou-se em engenharia mas a sua principal paixão era a História Natural. A sua escolha para a orientação técnica do Aquário Vasco da Gama prova, mais uma vez, a ligação do rei D. Carlos a este edifício. Desde logo a indicação do seu nome para fazer parte dos responsáveis pela construção do Aquário Vasco da Gama não parece ter sido inocente, já que foi feita pela Academia das Ciências, da qual o rei D. Carlos fazia parte. Terá sido desde muito cedo que se estabelece uma empatia entre Albert Girard e o monarca, chegando mesmo a ser mestre dos seus filhos. Foi nomeado membro da Comissão de Pescas e começou a trabalhar ao serviço do rei. Tornou-se o seu conselheiro científico, acompanhava-o nas suas investigações no mar, estudava o material recolhido, organizava as coleções e preparava os resultados para publicação. Acresce ainda a organização das exposições do monarca, quer em Portugal como no estrangeiro. Mais tarde, tornar-se-á o curador das coleções reais, no Palácio das Necessidades.

O edifício orçou em cerca de 60 contos de réis e a sua construção foi rápida, não demorando mais de oito meses.

Após a sua entrega à Comissão do Centenário, foi realizada a vistoria, a cargo do engenheiro Belchior José Machado, mandatado pela Comissão e Luiz Strauss, representante dos empreiteiros.

O edifício, segundo foi elogiado, fora construído com uma rapidez irrepreensível, correspondendo a tudo o que fora planeado.

#### **1.4. A inauguração do Aquário Vasco da Gama**

No dia 20 de Maio de 1898, pela uma e meia da tarde, o rei D. Carlos chega ao Aquário Vasco da Gama. Esperavam-no altas individualidades, nacionais e estrangeiras, entre as quais, a rainha D. Maria Pia, o infante D. Afonso, Ministro da Marinha, membros do corpo diplomático, representantes da Comissão do centenário, O Coronel Duval Telles, Ministro da Bélgica e esposa, o Duque de Loulé, o Coronel Barruncho, adido da Bélgica, o conde de Paço de Arcos e família e o presidente e vereadores da Câmara Municipal de Oeiras.

Às duas e um quarto da tarde a família real retirou-se. O Aquário Vasco da Gama e a exposição que albergava estavam oficialmente inaugurados.

Da exposição que o rei ali organizou faziam parte 1.000 espécies e 15.000 exemplares novos e por classificar. A decoração da sala era simples e estava decorada com dois quadros a pastel, também da autoria do rei, representando os seus iates Amélia. O próprio rei guiou a exposição nos minutos iniciais.



Uma das primeiras imagens do Aquário

Compunham o edifício inaugural dois corpos solidários, reunidos num só piso: um onde funcionavam os serviços de apoio: duas cisternas para depósito de água salgada, casas dos motores e dos filtros interiores, sala de seleção das pescas, laboratórios, gabinetes do diretor e preparador, biblioteca, secretaria, arrecadação, sala de espera e lavabos; e outro com a parte que podia ser visitada pela público: sala de entrada (átrio), sala do museu, sala de aquários de água doce (29) e uma galeria com aquários de água salgada (21).

## **2. A evolução do Aquário Vasco da Gama até aos nossos dias**

### **2.1. A Administração da Marinha Portuguesa (1901-1909)**

O Aquário Vasco da Gama foi um dos primeiros aquários do mundo. O primeiro aquário público tinha surgido na Europa em 1853, em Inglaterra, na *London Zoological Society*, seguindo-se outro, um ano mais tarde, no *Zoological Gardens* de Surrey, no mesmo país.

Findas as Comemorações do Centenário, havia que entregar o Aquário Vasco da Gama a quem lhe desse continuidade e se responsabilizasse pela sua manutenção. Um edifício tão importante, pioneiro no país e dos primeiros na Europa e que albergava uma coleção de tão alto valor, não podia ser votado ao esquecimento.

Desde 5 de dezembro de 1899, o Aquário passou a ser património do Estado que tinha como intenção entregar a sua administração à Sociedade de Geografia. No entanto, esta exigia do Governo um subsídio anual para pagar as despesas relacionadas com a sua manutenção. Foram várias as diligências feitas, ainda pela Comissão do Centenário, para que a atribuição desse subsídio fosse conseguida.

Em ofício de 29 de dezembro de 1898, a Comissão pediu ao Ministério das Obras públicas a atribuição de um subsídio de 2.500\$00 réis, em troca de 50% da receita líquida.

Num novo ofício de 30 de Agosto 1900, o pedido de subsídio foi reduzido para 2.400\$00, tendo sido atribuído 1.200\$00 para a aquisição e reparação de material e os restantes 1.200\$00 para o pagamento de pessoal e compra de material para uma estação de reprodução de peixes de água doce.

No ofício de 14 de fevereiro de 1901, dirigido ao Ministério da Marinha, a Comissão altera o valor do subsídio para 1.500\$00 réis anuais, caso o Estado se encarregasse das reparações do edifício e do pagamento do gaz e da água, assim como da aquisição de material e respetivas reparações.<sup>7</sup>

No entanto, a situação do Aquário continuava a degradar-se e nada era resolvido em concreto. Nos anos de 1900 e 1901 são vários os ofícios dirigidos ao Aquário que dão conta de atrasos no pagamento de faturas, nomeadamente do gás e electricidade. Sem direcção técnica, o Aquário registava ainda um atraso no pagamento dos funcionários e um estado de quase abandono, com as peças metálicas em contacto com a água inutilizadas ou gravemente deterioradas, por falta de conservação, conforme é referido pela Comissão num inventário que elaborou e foi publicado em portaria de 20 de fevereiro de 1901.

Será nesta mesma portaria que é publicado que o Aquário passaria, a partir dessa data, a ser administrado pela Marinha Portuguesa.

Não havendo técnico com formação académica suficiente para assumir o cargo de diretor, foi decidido pelo Ministério da Marinha e Ultramar nomear diretor Armando da Fonseca Costa da Silva que, apesar de ser um amante das ciências naturais, era jornalista, não tendo formação técnica para o cargo que ia exercer.

Armando Silva herdou um Aquário num estado muito degradado. Disso se lamentará no seu relatório elaborado em 1901, por ordem do Ministro da Marinha e Ultramar, na sequência do ofício de 22 de Março: “*O abandono e o desleixo, juntos com a falta de uma direcção técnica, que se entregava inteiramente nas mãos de um pessoal sem a menor preparação, por pouco que não inutilizaram de todo aquelle estabelecimento, que custou mais de 60 contos de réis e que de tão vantajoso proveito pode e deve ser para o país*”<sup>8</sup>.

São várias as questões levantadas por Armando da Silva no seu relatório. Entre estas, refere que a falta de assistência aos aquários de água doce e salgada deteriorava os materiais e obrigava a limitar o número de espécies em exposição; o engenho para captação da água estava em mau estado; o sistema de renovação da água era deficiente; a população exposta no Aquário é “*bastante escassa e pouco interessante*”<sup>9</sup>, o que atribuí há não existência de um barco próprio do aquário para a sua captura e dos instrumentos indispensáveis a esta atividade. Refere ainda que a biblioteca estava sem mobiliário pois a Sociedade de Geografia havia levado tudo o que lá existia visto pertencer-lhe e, imagine-se, com apenas dois livros. Importa referir que, por esta altura, a coleção oceanográfica do rei D. Carlos

---

<sup>7</sup> SILVA, Armando, *O Aquário Vasco da Gama - Relatório apresentado a sua Ex<sup>a</sup> o Ministro da Marinha e Ultramar sobre o Estado d'Este Estabelecimento e a sua Reorganização*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, p. 6 e 7.

<sup>8</sup> Ibidem, p. 1.

<sup>9</sup> Ibidem, p. 25.

fora transferida para o Palácio das Necessidades, onde aguardava a construção de um Museu Oceanográfico.

Apesar das dificuldades e do estado em que encontrou o Aquário, Armando da Silva concluiu no seu relatório que este edifício merecia ser preservado e alvo de melhoramentos pois via nele diversas vantagens para a “*sciencia e economia nacional. Além da conservação nos seus tanques dos animais vivos, fáceis de observar assim em todas as phases do seu desenvolvimento, e prontos para as disseções e estudos anatómicos, como para servirem ás demonstrações dos professores de zoologia, a exemplo do que sucede nos Aquarios estrangeiros, muitos outros trabalhos podem e devem ali realizar-se: observações de oceanografia estática e dinamica; experiencias de cultura das aguas salobras; preparação de exemplares pelos modernos methodos de Napoles, augmentando d’esse feitio as collecções de animaes inferiores dos nossos museus; systematica da nossa fauna marítima; trabalhos de zoologia aplicada, compreendendo o exame da alimentação dos Peixes comestíveis, a determinação do seu estado de maturidade sexual, a observação dos ovos fluctuantes e alevinos (...)*”<sup>10</sup>

Apesar destas dificuldades, o Aquário conseguiu manter-se e continuou a ser procurado por uma população de visitantes que só aí podia observar certos espécimes. Só entre 1901 e 1909, o Aquário registou 102.671 entradas.

Em 1903, o Aquário conhecerá o seu primeiro regulamento, elaborado pelo seu diretor, com 54 artigos, divididos em XII capítulos. Para além dos aspetos de cariz burocráticos e organizacionais, Armando Silva procurou também aí realçar que a importância da instituição ia muito para além do seu aspeto museológico. Logo no artigo 1º, refere que os resultados das investigações científicas e dos trabalhos executados no Aquário passariam a ser publicados mensalmente na revista *Archivos do Aquario Vasco da Gama*. Menciona ainda que o “*Aquario facultara também os seus laboratórios a qualquer naturalista, nacional ou estrangeiro, que nelles deseje empreender qualquer trabalho de sciencia pura ou aplicada (...)*”<sup>11</sup>.

Apesar dos esforços de Armando da Silva, um despacho do dia 26 de novembro de 1906 do Ministro da Marinha, deu início a um processo de sindicância aos serviços do Aquário. Encarregue do mesmo ficou o 2º tenente da Armada, António Pedro de Andrade Rodrigues. A análise detalhada dos aspetos que são mandados supervisionar, permite-nos concluir que o principal visado era o diretor.

Este processo levará Armando da Silva a ser exonerado do seu cargo, a 21 de agosto de 1907. Será nomeado para desempenhar interinamente aquele lugar, Francisco Machado Vieira, também jornalista.

Por essa altura o estado do Aquário tendia a degradar-se cada vez mais. A comprová-lo estava o relatório exaustivo, mandado fazer ao engenheiro Albert Girard, que ficara pronto a 30 de janeiro de 1907 e que fazia orçar as despesas com a reparação do Aquário em mais de 30 contos. Compreende-se então que, no dia 4 de fevereiro, um despacho do Ministro e Secretário dos Negócios da marinha e Ultramar desse conta da intenção

<sup>10</sup> Ibidem, p. 69 e 70.

<sup>11</sup> SILVA, Armando da, *Regulamento do Aquário Vasco da Gama, art. 1º, Lisboa, Arquivo Geral da Marinha, 18-07-1903.*

de encerrar o Aquário, até novas ordens, por considerar que “*a verba a despende em reparações deve ser muito superior a 30.000\$00 de reis e conserva-lo como está é vergonhoso para o paiz e até offerece perigo para os visitantes, segundo a opinião do naturalista Girard*”<sup>12</sup>.

No dia 21 do mesmo mês, um novo ofício referia como distribuir as espécies existentes no aquário, devendo ficar a guardar o edifício o porteiro e o maquinista. É ainda referido que a Escola Politécnica e a Liga Naval seriam potenciais interessadas no Aquário, devendo, se possível, dar-se prioridade à primeira.

A situação mantém-se complicada e por resolver durante muito tempo, sendo o diretor interino obrigado a apresentar relatórios mensais, mencionando que o Aquário estava a funcionar dentro da normalidade. No entanto, as faturas e os ofícios provam exatamente o contrário. A quatro de maio de 1907, um ofício refere que ainda se esperava uma resposta da Liga Naval quanto a pretender esta ficar, de facto, com o Aquário. Menciona-se mesmo a hipótese de contactar organismos, caso esta não aceite, como a Câmara Municipal de Lisboa e a Sociedade de Propaganda “*porque ao Estado não pode de modo algum convir tão oneroso encargo (...)*”<sup>13</sup>.

Um das instituições contactadas foi novamente a Sociedade de Geografia, através de um ofício, a 7 de março de 1908. A 16 de junho, a mesma mostra-se disponível a aceitar a proposta mas com condições tão elevadas que o Ministério da Marinha não pode aceitar. Entre estas estava a concessão de um subsídio anual de 3.000\$00 reis, para a manutenção do Aquário.

## 2.2. A administração da Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais (1909-1919)

A Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais tinha sido criada recentemente, a 15 de abril de 1907, sendo o rei D. Carlos o seu presidente honorário. O principal objetivo era angariar fundos para a criação de uma estação de Biologia Marítima, o que acabará por só ser conseguido 12 anos depois.

Inicialmente a sociedade escolheu para sua sede o forte de Albarquel, em Setúbal, mas rapidamente se interessou pelo Aquário, tendo o rei D. Carlos apoiado largamente essa ideia. O regicídio, a 1 de Fevereiro de 1908, veio atrasar as negociações.

A 17 de julho de 1909, a Sociedade acabará por tomar posse da direção e administração do Aquário, assinando um contrato por cinco anos, sendo que o despacho que o autoriza tem a data de 19 de Junho de 1909.

A direção era constituída por Mark Athias, secretário perpétuo, Bettencourt Ferreira, Celestino da Costa, Nicolau Bettencourt e Reis Martins, secretários e tesoureiros. Para diretor será nomeado Anthero Francisco de Seabra. No seu relatório, elaborado entre 1909-1910, compromete-se a “*manter abertas ao publico as galerias de exposição do Aquario, com as piscinas povoadas, a conservar em bom estado o edificio, machinismos, cana-*

<sup>12</sup> Ofício de 4 de fevereiro de 1907, *Ministério da Marinha e Ultramar*, Arquivo Geral da Marinha, Lisboa.

<sup>13</sup> Ofício de 4 de maio de 1907, *Ibidem*.

lizações, etc, a fazer as reparações necessárias para a sua conservação e a realizar investigações científicas relativas á fauna marítima e fluvial e ás industrias piscícolas, promovendo ao mesmo tempo a divulgação de conhecimento sobre os referidos assumptos”<sup>14</sup>.

A Sociedade devia administrar e manter o Aquário, prestando mensalmente contas à Direção Geral da Marinha.

Durante este período, o Aquário sofreu obras de remodelação, com a construção de laboratórios, oficinas, arrecadações, novos tanques para a cultura de espécies, indígenas e exóticas, vários terrários e uma lagoa para viveiro de peixes e plantas de água doce. As companhias de gás e eletricidade reduziram os seus preços, perdoaram dívidas. A Câmara Municipal ofereceu plantas ornamentais, a Escola Politécnica, plantas de estufa. Foi ainda possível a construção de “um pequeno barquinho de ferro provido de caixas d’ ar, e algumas vasilhas”<sup>15</sup>.

No seu relatório, Anthero de Seabra refere que grande parte das obras foi realizada com o auxílio dos próprios funcionários do Aquário.

O Aquário vê o seu espaço ampliado, graças à cedência de terrenos pela Câmara Municipal de Lisboa e, com um esforço conjunto dos Ministérios da Marinha e das Obras Públicas, construíram-se novas instalações para a investigação científica. O objetivo final foi sempre, após a sua recuperação, a sua transformação numa Estação Biológica.

Em 1913, realizar-se-á no Aquário uma exposição marítima e fluvial, a propósito da Comemoração do terceiro aniversário da República. Nela colaboraram a Comissão Central de Pescarias, o Museu Bocage, a Estação Aquícola do Rio Ave e o próprio Aquário que apresentou várias espécies, nacionais e exóticas, algumas já reproduzidas no Aquário. Daqui resultou a primeira exposição permanente de animais conservados e naturalizados do Museu, constituída em grande parte por material concedido pela Comissão Central de Pescarias.

Foi nesse mesmo ano que se iniciou também a construção de um grande depósito em cimento, chamado “*Chateau d’eau*”, nos terrenos das traseiras do Aquário, destinado a acolher e filtrar as águas captadas no rio.



Aviso 5 de Outubro

<sup>14</sup> *Sociedade Portuguesa de Sciencias Naturais, Aquario Vasco da Gama-Relatório de 1909-1910*, Lisboa, Typografia da livraria Ferin-Editora, 1910, p. 9.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 15.

Ainda em 1913, procurando incrementar as investigações científicas, regressam ao *Yacht Amélia IV*, rebatizado *Aviso Cinco de Outubro*, em 1911, uma série de aparelhos destinados a investigações hidrográficas, que pertenciam ao Aquário.

Entretanto, o contrato celebrado entre o Ministério da Marinha e a Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais estava a chegar ao fim. Esta pretendia renová-lo mas com novas condições, tanto mais que a transformação do Aquário, numa Estação de Biologia Marítima, era cada vez mais uma certeza. Entendia que seria necessário que o Estado passasse a fornecer subsídios à instituição e que a continuação da ligação à Comissão de Pescarias só seria viável se a mesma custeasse os encargos pois “*os recursos próprios do Aquário mal chegavam para a sua manutenção como estabelecimento recreativo, menos ainda para custeio de laboratórios científicos*”<sup>16</sup>. Além disso, não fazia sentido que, passando o Aquário a ser uma Estação Biológica, continuasse a sua dependência relativamente ao Ministério da Marinha: “*Estaria melhor no Ministério de Instrução, possivelmente ligada à Universidade, mantendo, embora, a sua autonomia*”<sup>17</sup>.

Esta situação levantará uma querela entre a Sociedade e o Ministério da Marinha que não aceita ser desligado do Aquário. Este resolve não renovar o contrato à Sociedade e manda instalar no Aquário a Comissão Central de Pescarias, entregando a administração ao presidente e secretário dessa instituição. Prepara ainda um projeto para o Aquário, dando continuidade à ideia de instalação de uma Estação de Biologia, que seria administrada por uma comissão composta por dois delegados, um da Comissão de Pescarias, outro da Universidade de Lisboa. Para encarregado da Estação seria contratado um naturalista. A Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais foi excluída de qualquer ligação ao Aquário, só podendo utilizar as instalações para eventuais estudos.

Após várias negociações, a Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais consegue finalmente, a 6 de maio de 1915, que lhe seja renovado o contrato com o Ministério da Marinha, por mais 5 anos. De acordo com este novo contrato, seria constituída uma Comissão Administrativa, presidida por um delegado do Ministério da Marinha e composta por mais dois elementos nomeados pela referida Sociedade: um delegado da comissão e o diretor da futura Estação de Biologia Marítima. A mesma seria responsável pela manutenção e administração do Aquário, devendo prestar contas à Direção Geral da Marinha. Tomou posse a 31 de Maio de 1915 e Anthero de Seabra, diretor do Aquário até à data, demitiu-se, descontente com as condições. Sucedeu-lhe o Dr. Carlos Furtado que, pouco tempo depois, pediria também a demissão.

---

<sup>16</sup> COSTA, A. Celestino da, *Relatório do Aquário Vasco da Gama, apresentado à Comissão Oceanográfica*, Lisboa, Livraria Ferin-Editora, 1918, p. 25.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 25.



Dr. Celestino da Costa

Após quase um ano sem diretor, tendo o presidente da Comissão Administrativa assumido essas funções, tomará posse o professor Augusto Celestino da Costa. O Aquário encontrava-se novamente em péssimas condições financeiras.

Um subsídio atribuído pelo Ministério da Marinha permitiu melhorar um pouco a situação. Em 1917, verificou-se a construção de um andar sobre a fachada principal do edifício, onde surgirá uma grande sala, o “Salão Nobre”.

### **2.3. Aquário Vasco da Gama – Estação de Biologia Marítima (1919-1950)**

A 10 de maio de 1919, a Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais verá o seu sonho concretizado com a criação da Estação de Biologia Marítima. O Decreto-lei 5.615 concedeu autonomia científica e administrativa ao Aquário, passando este a chamar-se Aquário Vasco da Gama – Estação de Biologia Marítima. À sua frente passou a ter um Conselho de administração constituído por um delegado do Ministério da Marinha e dois naturalistas, sendo um o seu diretor, o professor Celestino da Costa e o outro o seu assistente, o Dr. Alfredo Magalhães Ramalho. Foi ainda criada uma Comissão Oceanográfica, como órgão consultivo e auxiliar do conselho de administração.

Neste período, o Aquário é alvo de várias remodelações: os laboratórios ficam prontos, são construídos novos aquários e o andar de cima é concluído, o que permite dotar o Aquário de uma sala de Museu.



A biblioteca é remodelada e enriquecida com novas obras. Entre estas, destaca-se “Memórias das explorações oceanográficas”, oferecidas pelo próprio príncipe Alberto do Mónaco. O Aquário aumenta o seu número de publicações que são, inclusivamente, requisitadas a nível internacional.



Dr. Alfredo Magalhães Ramalho

A 19 de Agosto de 1930, o diretor Alfredo Ramalho, num ofício endereçado à Direção Geral da Marinha, refere-se ao grande incremento que a atividade científica do Aquário estava a ter, não só nos “*assuntos de biologia marítima (ictiologia, plâncton) como também, e nos últimos anos mais intensamente, na pesquisa no mar resultantes da cooperação*”

*íntima do navio de estudos de oceanografia e pescas Albacora e da participação muito activa do seu actual comandante, em prol da Oceanografia*<sup>18</sup>.

Grande parte deste desenvolvimento deve-se, aliás, à dinâmica desse diretor, ligado ao Aquário desde 1915. O navio *Aviso Cinco de Outubro* é substituído, nas suas explorações hidrográficas, pelo *Albacora*, construído na Noruega e entregue à Estação de Biologia Marítima, em 1937.

O próprio diretor se deslocou à Noruega para tratar do apetrechamento científico desse novo navio, aproveitando para frequentar em Bergen um curso de oceanografia física, organizado pelo professor Helland Hansen. Sob a sua orientação, o *Albacora*, comandado pelo primeiro-tenente Luciano Sena Dentinho, realizará todos os anos, até 1931, viagens de estudo entre o Continente, Madeira e ilhas Selvagens, Casablanca, Gibraltar e Canárias, em cooperação com diversas instituições nacionais e estrangeiras.

Alfredo Magalhães Ramalho conseguirá um reconhecimento pessoal que acabará por ter reflexos na Estação de Biologia Marítima. Viu o seu nome ser admitido em sociedades de renome como a Academia das Ciências de Lisboa ou a internacional *Zoological Society of London*.

Outro aspeto que contribuiu para o enriquecimento da parte museológica da Estação foi o regresso da coleção oceanográfica do rei D. Carlos e respetiva biblioteca. Após um período em que ficou guardada no Palácio das Necessidades, em Fevereiro de 1910, foi entregue à Liga Naval Portuguesa, onde é inaugurada a “secção oceanográfica D. Carlos I”, no Palácio dos Duques de Palmela, no Calhariz. Aí ficará até 1929, data em que a coleção será transferida para o Museu Castro Guimarães, onde foi exposta, sob a guarda da Câmara Municipal de Cascais. No início de 1930, a coleção acabará por ser encontrada pelo inspetor dos museus, Dr. José de Figueiredo, abandonada, por falta de instalações. Será esta a principal razão que leva a Liga Naval a fazer doação da coleção, por escritura notarial, ao Aquário Vasco da Gama. Num ofício de 15 de março de 1935, dirigido ao Ministro da Marinha, a Liga Naval refere, como motivo da sua decisão, “a dificuldade de dar cumprimento ao legado do Senhor D. Manuel II – expondo ao público a coleção oceanográfica D. Carlos I e tratando da conservação dos exemplares que a compõem – e reconheceu que a entidade que melhor poderia fazê-lo, quer pelas suas instalações, quer pela proficiência técnica dos seus dirigentes, era o Aquário Vasco da Gama”<sup>19</sup>. O Aquário recupera, finalmente, a coleção do rei D. Carlos, que tinha desempenhado um papel tão importante na sua fundação. Desde há alguns anos que pretendia tal sucedesse, ainda que sem sucesso. Assim o afirmou o seu diretor, o Dr. Alfredo Magalhães Ramalho, como resposta ao Governador Civil de Lisboa, na sequência do pedido de indemnização por parte da Comissão Administrativa do Concelho de Cascais pelos gastos feitos com a manutenção, beneficiação e transporte da coleção: “(...) quando se resolveu, por volta de 1916 ou 1917 a transformação do vestibulo do edificio do aquário e a construção dum novo andar nesta parte, com o fim de tornar possível a ampliação do espaço destinado á exposição futura de tudo o que pudesse interessar ao progresso da oceanografia em Portugal, já se contava

<sup>18</sup> RAMALHO, Alfredo, *Ofício nº 107 de 7 de julho de 1930*, Arquivo Geral da Marinha, Lisboa

<sup>19</sup> Liga Naval Portuguesa, *Ofício de 15 de Março de 1935*, Arquivo Geral da Marinha, Lisboa.

*muito especialmente (dada a decadência que nessa época a Liga Naval revelava) com a transferência em futuro mais ou menos próximo da colecção de D. Carlos I que desde 1910 estava confiada á Liga Naval, pois se pensava que o aquário era a única instituição no país que nesse tempo se especializava nos estudos oceanográficos, e portanto estava naturalmente indicada para a receber, conservar, estudar e utilizar*<sup>20</sup>.

Estas melhorias tornam o Aquário cada vez mais atrativo o que aumenta significativamente o número de visitantes, melhorando as condições financeiras do Aquário.

A 20 de maio de 1943, a propósito do seu 45º aniversário, o museu do Aquário Vasco da Gama reabre ao público, já com um papel de divulgação científica e pedagógica.

No entanto, tempos difíceis voltam a vislumbrar-se no horizonte, com a chegada dos anos 40.

Entre maio e agosto de 1940, o Aquário sofrerá um dos seus mais duros golpes ao ser amputado em cerca de 1/3 das suas instalações, na sequência da construção da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, considerada na época a nossa primeira estrada de turismo. Em pouco tempo, foi necessário encontrar novos locais para os laboratórios, biblioteca e novos tanques de cultura. Todos os dias surgiam novos problemas para resolver.

Além disso, adaptado ao Mar do Norte, o navio *Albacora* revelar-se-á um “mar de problemas”, o que levará o diretor da Estação a decidir-se por doá-lo à junta central das Casas dos Pescadores, em janeiro de 1949. Esta situação criar-lhe-á um conflito com o presidente do Conselho de Administração, M. José Possante. Além disso, marcará um período de estagnação nas investigações científicas, coincidente com a saída de Portugal do Conselho Internacional para o Estudo do Mar (CIEM).



Maqueta representando o edifício antes do corte<sup>21</sup>

<sup>20</sup> RAMALHO, Alfredo Mendes de Magalhães, *Aquário Vasco da Gama- Estação de Biologia Marítima*, 23 de Setembro de 1935, Arquivo Nacional da Marinha, Lisboa.

<sup>21</sup> A Maquete encontra-se no Aquário Vasco da Gama e foi recentemente restaurada por uma equipa dirigida pela Dra. Joana Campelo, em colaboração com o Instituto dos Museus e Conservação.

Os anos da década de 40 são dos piores para a instituição, voltando a fazer-se perigar a sua existência.

Debatendo-se com problemas e critérios diferentes de administração, falta de espaço e, cada vez mais, financeiros, decide-se a mudança da Estação de Biologia para um novo local, um edifício do Ministério da Marinha situado no Cais do Sodré. Para lá foram transferidos os gabinetes do diretor e investigador da Estação, a biblioteca, arrecadações (rés-do-chão); no primeiro andar, uma sala funcionava como gabinete fotográfico e duas dependências para os naturalistas.

A ideia de que a junção entre o Aquário Vasco da Gama e a Estação de Biologia Marítima não tinha sido proveitosa ganhava cada vez mais peso. O presidente do Conselho de Administração, Manuel José Possante, referindo-se à diferença de interesses das duas instituições, escreveu no seu relatório de 1949 que “*A Estação (...) tem um interesse imediato para os homens de ciência, para os naturalistas. O Aquário interessa a toda a gente, novos e velhos, homens e mulheres. Com um pouco de iniciativa e espírito empreendedor qualquer pessoa é capaz de levar o Aquário a brilhantes situações desde que, é claro, continuem a ser postos à sua disposição os adequados meios materiais e financeiros*”<sup>22</sup>.

O diretor Alfredo Magalhães Ramalho começa a ser apontado como um dos responsáveis pela situação crítica a que o Aquário estava a chegar pois não demonstrava qualquer tipo de interesse pela parte lúdica e recreativa da instituição, ainda que a sua competência científica fosse indiscutível.

#### **2.4. A evolução do Aquário Vasco da Gama a partir dos anos 50**

A 5 de dezembro de 1950 é publicado o Decreto-Lei 38 079 que determina a separação entre as duas entidades: Aquário e Estação de Biologia Marítima.

Nove meses mais tarde, em setembro de 1951, novo decreto, assinado pelo então Ministro da Marinha, o almirante Américo Tomás, dotará o Aquário das estruturas necessárias ao seu funcionamento, enquanto entidade autónoma. O novo diretor, que acumularia o cargo com o de presidente do Conselho administrativo, seria um oficial superior da Marinha Portuguesa, a quem caberia a função de zelar pela boa conservação dos materiais e manter o povoamento apropriado nos aquários e terrários. Do conselho de administração fariam parte também um oficial de administração naval, no cargo de secretário-tesoureiro e um conservador.

Como diretor foi nomeado o capitão-de-mar-e-guerra, José Monteiro Guimarães.

Dado o estado de degradação em que a instituição se encontrava, foi necessário proceder a obras de recuperação e restauro das instalações. Vários novos aquários foram sendo construídos, iluminados agora com luz fluorescente: só em 1958, foram construídos 20 pequenos aquários para a exposição de invertebrados marinhos; em 1960, um para exibição de lontras vivas e vários outros menores para pequenos peixes tropicais de água doce.

<sup>22</sup> POSSANTE, Manuel José, *Relatório do Presidente do Conselho de Administração do Aquário Vasco da Gama – Estação de Biologia Marítima, 1949*, p. 7.

A partir de 1976, o edifício é ampliado, graças à oferta por parte da Câmara de Oeiras de uma faixa de terreno, o que possibilitou restaurar a área de exposição do Museu, sendo reaberta ao público, em julho de 1980.

O salão de entrada e o corredor de acesso aos aquários, foram pavimentados em pedra mármore. Entre 1982 e 1992, novas transformações ocorreram com a construção de outros aquários.

A partir dos anos sessenta, o Aquário atravessa um período de franca expansão que não se ficou pela renovação das suas infraestruturas. A sua atividade de divulgação científica e pedagógica apresentou um crescimento notável.

Em 1979, o Aquário passará a poder contar com o *Albacora II*, uma embarcação construída no Arsenal do Alfeite, concebida para a manutenção e transporte de exemplares vivos.

Tornar-se-á possível a colaboração entre o Aquário e diversas entidades, entre as quais a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, com a qual foi estabelecido um protocolo; a participação na Feira das Indústrias, em 1960, em colaboração com uma empresa de congelação; e a colaboração com a comissão organizadora nas Comemorações do Centenário da Cidade de Setúbal, fornecendo e montando quatro aquários com espécies piscatórias daquela região.

O número de visitantes não parará de crescer. Em 1953, o Aquário registará 72.395 visitas e o bilhete de entrada era já 2\$00, vinte vezes mais caro que em 1919<sup>23</sup>.

Em 1964, o Aquário decide abrir as portas ao público nas noites de quintas-feiras e sábados, de 15 de agosto a 30 de setembro. O êxito foi enorme.

O seu diretor de então, José Augusto Parreira, continuará a apostar no alargamento das atividades científicas e pedagógicas. Entre as várias sugestões apresentadas estão as visitas de estudo guiadas, sessões de cinema e novas parcerias, nomeadamente com a Fundação Calouste Gulbenkian e o Ministério da Educação.

Em 1968, o Aquário contará 179 806 visitantes <sup>24</sup>.

O decreto-Lei 89/71 registará um novo progresso ao ligar o Aquário ao Instituto Hidrográfico. No mesmo ano, um novo decreto atribuirá, finalmente, ao Aquário, um caráter científico, a par do pedagógico e lúdico, sendo criados os serviços de Aquariologia e Museologia e o Gabinete de Educação e Divulgação. Um novo decreto, publicado em 1976, atribuirá ao Aquário a função de investigação no domínio da criação, “ em cativo, das espécies marinhas e devendo contribuir para o estudo da cultura de organismos da fauna e flora aquáticas”<sup>25</sup>.

Os anos 80 continuaram a confirmar a importância crescente do Aquário. No ano de 1983 registou-se 229.201 visitas. Foram incentivados e apoiados estudos no âmbito da Aquariologia e de vários projetos, como o do PIDDAC – remodelação e ampliação do Museu. O Aquário continuou a participar em vários eventos, entre os quais, em 1986, a

---

<sup>23</sup> CASEIRO, Carlos, *A Casa Grande do Mar – Aquário Vasco da Gama – 1898-1998*, Marinha Portuguesa, Estar, 1998, p. 102.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 102.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 108.

“Exponaquaterra”, realizada na Feira da Ascensão, em Alenquer, a convite da Associação Portuguesa de Aquariófilos e a primeira reunião de Museus de História Natural da CEE, que teve lugar no Museu de História Natural, em Paris.

Entre julho e agosto de 1984, o Aquário organizará a sua primeira Campanha Oceanográfica, levada a cabo no Arquipélago da Madeira.

Tendo em vista melhorar o seu lado pedagógico, tornando-o mais atrativo, o Aquário passará a realizar filmes e diapositivos sobre as diferentes temáticas expostas.

Em 1985, a Sala de Malacologia é inaugurada. A biblioteca é acrescida de uma sala preparada para conservar a biblioteca e documentação da importante e inestimável Coleção Oceanográfica do rei D. Carlos.

Nos últimos anos, prosseguiram as obras de remodelação e modernização do Aquário. Em 2001, passou a estar dotado de uma cafetaria e de um auditório.

Continuaram a ser desenvolvidos vários projetos de âmbito científico e pedagógico. Destaca-se, essencialmente, as tentativas de modernização na parte dos aquários com a instalação de quiosques multimédia, que permitem aos visitantes uma visita interativa no âmbito da Biologia Marinha; e a introdução de dois “*touch tank*”, que recriam uma poça rochosa da Costa do Estoril e uma praia do Estuário do Sado. Foi também criado um site do Aquário com informações detalhadas sobre o mesmo.

Em 1998, a Expo 98 trouxe ao Aquário um poderoso rival: o Oceanário. De facto, a partir daí, as visitas sofreram uma quebra, centrando-se agora nas cerca de 55.000 entradas anuais.

O Aquário continua a ser, no entanto, uma instituição com um valor muito próprio e incomparável. Trata-se de uma entidade centenária que, à parte a sua coleção própria e diversificada, alberga uma coleção de valor incalculável, a Coleção oceanográfica do rei D. Carlos. É um espaço familiar, constituído por aquários pequenos, que permitem um contacto próximo entre o visitante e as espécies em exposição, aspeto muito importante quando se trata de um público mais jovem e se pretende fazer valer o carácter pedagógico da visita.

O Aquário Vasco da Gama resistiu a anos muitos conturbados que quase fizeram perigar a sua existência. Também hoje se devem continuar a envidar esforços para mostrar e provar o valor desta instituição centenária. Voltando a citar o presidente do conselho de administração da antiga Estação de Biologia Marítima, Manuel José Possante, “com um pouco de iniciativa e espírito empreendedor qualquer pessoa é capaz de levar o Aquário a brilhantes situações desde que, é claro, continuem a ser postos à sua disposição os adequados meios materiais e financeiros”<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> POSSANTE, Manuel José, *Relatório do Presidente do Conselho de Administração do Aquário Vasco da Gama – Estação de Biologia Marítima, 1949*, p. 7.

## Bibliografia

*A Imprensa Nacional de Lisboa a Vasco da Gama na Inauguração da Exposição bibliográfica do IV Centenário da morte do grande navegador*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1925.

AGUILAR, J. Teixeira de, co-autor, *A Marinha na Investigação do Mar, 1800-1999*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2001.

ARNAUD, Claude, *A Oceanografia, Lisboa, Estudos Cor, 1965*.

*Aquário Vasco da Gama*, Lisboa, Aquário Vasco da gama, 1983.

*Aquário Vasco da Gama*, Oeiras, Câmara Municipal de Oeiras, 1998.

CABREIRA, António, Conferência comemorativa do 4º centenário da morte do descobridor da Índia, Lisboa, Tipografia Inglesa, 1924.

CANAS, António da Costa, *I Centenário do Aquário Vasco da Gama, Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, Academia de Marinha, V. 128, Abril-Junho, 1998, pp. 405-411*.

Idem, *O Herói dos Descobrimentos – Vasco da Gama ou Pedro Álvares Cabral?*, *Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, Academia de Marinha, Vol. CXXX, Out-Dez., 2000, pp.727-759*.

CARPINE-LANNE, Jacqueline et Luiz Vieira Caldas Saldana, *Souverains Oceanographes*, Lisbonne, Fondation Calouste Gulbenkian, 1992.

CASEIRO, Carlos, *A Casa Grande do Mar – Aquário Vasco da Gama 1898-1998*, Lisboa, Estar editora, A.V.G., 1998.

*Celebração Nacional do Quarto Centenário do Descobrimento marítimo da Índia: Circular da comissão central executiva*, Lisboa, s.n, 1897.

*Celebração Nacional do Quarto Centenário do Descobrimento marítimo da Índia: programa geral*, Lisboa, s.n,1897.

*Cem Anos do Aquário Vasco da Gama: Homenagem a D. Carlos de Bragança, D. Vasco da Gama*, Oeiras, Câmara Municipal de Oeiras, 1998.

*Centenário: número comemorativo do IV centenário do descobrimento do caminho marítimo da Índia*, Lisboa, s.n.

COSTA, Augusto Pires Celestino da Costa, *O Aquário Vasco da Gama*, Lisboa, Livraria Ferin, 1918.

CUNHA, Xavier da, *Biblioteca Nacional de Lisboa na Exposição de Oceanographia, catálogo sumário*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1904.

FERREIRA, António, *O Aquário Vasco da Gama*, in *Revista da Armada*, Lisboa, Ministério da Marinha, nº23, Ano III, Agosto de 1973, pp. 19-20.

GUIMARÃES, José Monteiro, *O Aquário Vasco da Gama*, Coimbra, Tipografia Coimbra Editora Lda., 1954.

*Homage to Dom Vasco da Gama – 4º Centenário da Índia 1498 – 1898 (Livro de Colagens Postais e Recortes)*.

INÁCIO, Aldina, e outros, *Aquário Vasco da Gama*, Oeiras, Câmara Municipal de Oeiras, 1998.

Idem, *Aquário Vasco da Gama*, Destacável da Revista Oeiras Municipal, Oeiras, Câmara Municipal de Oeiras, nº 46, Agosto de 1995, pp. 53-80.

LEANDRO, Paula Pereira, *Aquário Vasco da Gama, Um dos primeiros aquários em todo o mundo, Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, Academia de Marinha, V. 133, Out-Dez., 2003, pp. 705-731.

Idem, *Viagem ao Mundo Aquático*, Oeiras, Aquário Vasco da Gama, 1992.

*Liga Naval Portuguesa – Breve Resenha de seus trabalhos no decénio 1902-1912*, Porto, Typografia Pereira Mousinho da Silveira, 1912.

LOUREIRO, Rui Manuel, *Vasco da Gama e a Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia*, Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1997.

MACHADO, Frederico, *Introdução à Oceanografia*, Ponta Delgada, Instituto Universitário dos Açores, 1979.

*Plano geral da celebração em 1897 do quarto centenário da partida de Vasco da Gama para o descobrimento da Índia: aprovado pela comissão central constituída por virtude do decreto real de 15 de Maio de 1894 e submetido à sanção do governo nos termos do mesmo decreto*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

PORTUGAL, REI, 1889-1908 (Carlos I), *Yacht Amélia, Campanha Oceanográfica de 1896*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897.

*Quarto Centenário da Expedição que descobriu a Índia: Plano Geral da Celebração, ante-projecto apresentado à Comissão central executiva em sessão de 25 de Junho de 1894 pelo seu secretário Luciano Cordeiro*, Lisboa, Typografia do Comércio de Portugal, 1894.

SEABRA, A. Francisco de, *Aquário Vasco da Gama – Relatório de 1909-1910*, Lisboa, Tip. da livraria Ferin-Editora, 1910.

SILVA, Armando, *O Aquário Vasco da Gama, Relatório apresentado a sua ex.<sup>a</sup> o Ministro da Marinha e Ultramar sobre o Estado D'este Estabelecimento e a sua reorganização*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901.



HOMENAGEM AO ACADÉMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS

**GRATIDÃO, ORGULHO E SAUDADE**

Palavras proferidas pelo Presidente  
Nuno Vieira Matias, em 27 de Novembro



É por imperativo de gratidão que a Academia de Marinha quer hoje expressar publicamente quanto ficou a dever ao seu Académico Emérito Coronel Nuno Valdez dos Santos, bem como dizer do orgulho que sente por – ao longo de mais de três décadas – ter contado com tão ilustre Membro, e ainda testemunhar, um ano após o seu passamento, o tão português e tão marinheiro sentimento da saudade que a sua memória carrega.

É isso que aqui nos junta, membros da Academia e amigos, com a honrosa presença de familiares do nosso homenageado, em particular das Excelentíssimas Viúva e Filhas, a quem agradecemos o gosto e a honra da vossa companhia.

Devemos estar gratos pela obra grande que o Académico Valdez dos Santos produziu no domínio da História Marítima, a que se afeiçãoou com rara dedicação, inteligência e argúcia. O seu enorme saber foi generosamente partilhado com os nossos académicos, como o demonstram as 19 comunicações que aqui apresentou, entre 21 de Fevereiro de 1982 e 14 de Outubro de 2008, as 7 intervenções que fez noutros tantos simpósios de História Marítima e os 3 livros que deu a publicar à nossa Academia. Também, em sua representação, divulgou por outros *fora* a história do nosso rico passado marítimo, como por exemplo aconteceu em 2007, na Academia das Ciências de Lisboa e na Sociedade de Geografia de Lisboa.

Certamente que os conhecimentos técnicos e profissionais, para além das qualidades pessoais que lhe eram próprias, muito contribuíram para o valor da sua investigação, cujos méritos os nossos oradores convidados bem conhecem e seguramente referirão. A mim, particularmente como marinheiro, artilheiro e fuzileiro, sempre me deliciaram os seus trabalhos que conheci sobre os nossos antigos navios, a sua artilharia e a sua actividade militar.

Foi um labor muito profícuo pelo qual será sempre insuficiente toda a gratidão que consigamos demonstrar. Só que, a intensidade deste sentimento tem ainda de ser aumentada, e por dois motivos. Porque ficámos a dever ao nosso Académico Emérito o orgulho que sempre sentimos pelo prestígio que carregou para a Academia e também porque a generosidade que teve em vida, com as dádivas de saber que nos fez, se prolonga, agora e pelos tempos fora, com o legado que deixou à Academia de trabalhos e de livros que, orgulhosamente, iremos preservar e estudar.

A gratidão que sentimos será tão longa quanto a capacidade da memória de cada um de nós. Contudo, agora e aqui que procuramos homenagear o ilustre académico que foi Valdez dos Santos, devemos, embora de forma singela, mas muito sentida, enviar-lhe para o Alto o nosso agradecimento.

Muito obrigado Senhor Coronel Valdez dos Santos.

Temos muitas saudades suas.

## HOMENAGEM AO ACADÉMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS

### CORONEL NUNO VALDEZ DOS SANTOS

Comunicação apresentada pelo general  
Alexandre de Sousa Pinto, em 27 de Novembro

Senhor Almirante Vieira Matias;  
Ilustres Membros da Mesa;  
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

O Exmo. Senhor Almirante Vieira Matias, ilustre Presidente da Academia de Marinha, convidou-me para falar sobre o Coronel de Infantaria Nuno Valdez Thomaz dos Santos. Nenhum outro convite me poderia dar maior gosto. Para além de ter sido um camarada mais antigo por quem tinha um especial apreço e admiração, por se tratar de um militar de eleição, de um historiador e investigador persistente e incansável e de um benfeitor (como procurarei mostrar) a quem a Comissão Portuguesa de História Militar (CPHM) a que me honro de presidir muito deve, era também um bom amigo. Por tudo isto, começo por agradecer muito reconhecido a honra e a oportunidade que me foi conferida pela Academia de Marinha e pelo seu Presidente.

Seguidamente quero cumprimentar muito efusivamente a Família do Senhor Coronel Valdez dos Santos, em primeiro lugar porque o próprio parentesco assim o determina, mas também porque a ela deve a CPHM e eu próprio um agradecimento muito profundo por quanto quiseram fazer em nosso favor. Muito obrigado Senhora D. Fernanda Valdez dos Santos, e Sras. D. Maria da Graça e D. Maria João.

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Estando presentes na mesa como oradores um oficial do Exército e dois da Marinha, julgo ser minha obrigação falar-vos do Coronel de Infantaria e da sua relação com a CPHM, deixando aos outros oradores pronunciarem-se mais detalhadamente sobre o Coronel de Mar-e-Guerra, tal como parece ter sido conhecido nos meios navais.

Nuno Sebastião Beja da Silva Valdez Thomaz dos Santos, de seu nome completo, nasceu a 9 de Janeiro de 1930 em Luanda, Angola. Era filho de Afonso Costa Valdez Thomaz dos Santos e de D. Cristina Cacia Poeira Beja da Silva. Alistou-se como voluntário na Escola do Exército a 24 de Outubro de 1949, sendo promovido a alferes de Infantaria por Portaria de 1 de Agosto de 1953 e, sucessivamente, a tenente em 1955, a capitão em 1958, a major em 1969, a tenente-coronel em 1974 e a coronel em 31 de Dezembro de 1976. Desta sua carreira militar é de notar a longa permanência de 11 anos no posto de capitão e, em contrapartida, a curta permanência (apenas 2 anos) no de tenente-coronel situação que, na prática, não terá sido evidente uma vez que tal promoção se faz por Portaria de 27 de Março de 1980 contando a antiguidade desde aquela

data, pelo que esperou 4 anos para que tal promoção lhe fosse oficialmente reconhecida. Sinal dos tempos!!! No primeiro caso, em plena Guerra do Ultramar e, no segundo, na fase inicial do pós 25 de Abril.

No decorrer da sua vida activa como militar foram-lhe atribuídos 18 louvores por diversas entidades. Deles se pode concluir que era reconhecido pela sua determinação, por ser incansável, dinâmico e organizador eficiente; pela sua dedicação e elevado nível cultural; por ser disciplinado e disciplinador, estudioso e metódico, com elevada noção do brio militar e óptimas qualidades de carácter e de trabalho; de grande inteligência, lealdade e integridade, correcção e apuramento, assim como de grande competência, ponderação e espírito de iniciativa. Tendo sido durante seis anos director da Biblioteca do Exército, o Director do Serviço Histórico Militar e o Subchefe do Estado-Maior do Exército louvam-no pela extraordinária dedicação, eficiência, empenho e competência com que exerceu essas funções, considerando-o o primeiro *“muito trabalhador, culto e devotado ao estudo dos assuntos relacionados com a história militar, mercê da sua infatigável actividade alcançou um justo prestígio como investigador e especialista neste ramo, particularmente no que concerne ao armamento, sendo já numerosos os trabalhos publicados bem como as conferências e outras intervenções para que é solicitado com frequência”* e o segundo considera-o *“dotado de uma sólida cultura, estudioso e investigador incansável dos assuntos de história militar”*.

A referência específica ao estudo e investigação da história do armamento deve-se, julgo eu, ao facto de que nesta época concreta ser este o âmbito principal do seu interesse científico; muitos outros campos caíram na alçada das suas pesquisas e interesses; sem me referir às questões da história marítima, de que outros falarão bem melhor do que eu o poderia fazer, lembro, por exemplo, os seus estudos sobre fortificações sobre os quais, no seu espólio, surgem fichas muito interessantes, que incluem esboços das fortalezas a que dizem respeito e que o creditam também com uma capacidade artística indiscutível no que concerne ao desenho.

Como consequência dessa actividade era condecorado com a Medalha de Mérito Militar de 1ª classe, a Medalha da Cruz Naval de 1ª classe, a Medalha Naval Vasco da Gama, com as Medalhas de prata e de ouro de Comportamento Exemplar, a Medalha Comemorativa das Expedições com as legendas Índia 1953-1956, Moçambique 1958-1961 e Cabo Verde 1973-74-75 e, ainda, a Medalha Comemorativa das Campanhas com as legendas Angola 1965-66-67 e Guiné 1969-70-71. As medalhas comemorativas das campanhas e das expedições mostram-no na Índia, Moçambique, Angola, Guiné e Cabo Verde, durante 14 anos em territórios Ultramarinos, onde não deixou de exercer a sua permanente actividade cultural tal como é referido num louvor em que se exalta a sua acção operacional como comandante do COT 1 da Guiné referindo-se, simultânea e expressamente que *“graças a um curioso espírito de pesquisa por assuntos de história ultramarina conseguiu captar a estima e consideração das praças de recrutamento da Província e das próprias populações”*.

Relativamente à sua actividade cultural no âmbito da História em geral e da história militar e marítima em particular bastará recordar que foi membro muito activo da

Academia Portuguesa da História, da Sociedade de Geografia de Lisboa, da Academia de Marinha e da Comissão Portuguesa de História Militar, tendo recebido o Prémio Revista Militar 1983, revista de que era membro efectivo.

Datada de 21 de Janeiro de 2007, foi recebida na CPHM uma carta do Cor Valdez dos Santos que, em síntese, nos dizia que encontrando-se a proceder à preparação do testamento dos seus bens pessoais se deparava com a decisão do destino a dar à sua biblioteca que ele gostaria que ficasse numa instituição cultural e que pensara na CPHM, da qual fizera parte e de quem tinha recebido várias atenções. Esclarecia que se tratava de uma biblioteca com cerca de seis mil volumes, agrupados em cinco secções: História; Marinha; Temática Militar; Obras Ultramarinas e Outras Várias que após o seu falecimento e o de sua mulher poderia ficar para a CPHM constituindo um núcleo, se possível individualizado com o seu apelido de família – VALDEZ THOMAZ DOS SANTOS – que não fosse nunca desmembrado e ficasse patente à leitura de todo e qualquer estudioso, perguntando-nos o que pensávamos de tal hipótese.

Obviamente que lhe respondi, acusando a recepção e afirmando-lhe o seguinte: *“Como ilustre e dedicado colaborador desta Comissão, sabe bem como o trabalho desenvolvido ao longo dos seus treze anos de vida pelo General Themudo Barata e os seus colaboradores produziram efeitos benéficos para a História Militar de Portugal que tão perdida andava. Ao suceder ao General Themudo Barata vim encontrar o trabalho mais difícil já feito e, portanto, os caminhos aplanados tornando-se necessário apenas não os deixar deteriorar e, por outro lado, encontrar formas de dinamizar as actividades, diversificando-as. É o que temos vindo a procurar fazer nos já perto de quatro anos em que presido à Comissão. Uma das actividades em que nos temos empenhado é, exactamente, na criação de uma biblioteca que nos apoie e apoie todos os que nos procuram para investigar e estudar aspectos concretos da História Militar. Estamos longe de estar satisfeitos, mas temos vindo a dar passos muito positivos no caminho que julgamos ser o correcto. A oferta generosíssima de V<sup>a</sup> Ex<sup>a</sup> surge, por isso, no momento exacto e constitui um verdadeiro mand<sup>o</sup>”*.

Acrescentámos ainda que *“desde já expressamos a nossa aceitação de tão valiosa dádiva e nos comprometemos a dar integral cumprimento àquelas que forem as suas vontades, nomeadamente, à manutenção do núcleo indiviso e individualizado com o apelido Valdez Thomaz dos Santos e que esse núcleo ficará disponível para leitura por todo e qualquer estudioso.”*

Em resposta à nossa, disse-nos, ainda, o Cor. Valdez dos Santos que era com muita satisfação que via resolvido o destino da sua biblioteca sendo para si motivo de grande satisfação e prazer o saber que os seus livros iriam ficar na biblioteca da CPHM constituindo um núcleo com o nome da sua família.

No decorrer desta correspondência trocámos também, de viva voz, impressões e fiquei sabendo que esta biblioteca estava devidamente catalogada com ficheiros por Títulos, Autores e Assuntos.

Depois disto encontrei-me por diversas vezes com o Sr. Coronel que não voltou a falar no assunto e, obviamente, também eu não lhe voltei a falar por minha iniciativa para não parecer que lhe queria lembrar qualquer promessa ou garantir a posse do que não era meu.

Já em Dezembro de 2011, quase cinco anos passados sobre esta troca de correspondência e de impressões, recebo um telefonema da Exma. Senhora D. Fernanda Valdez dos Santos em que, participando-me o falecimento do marido, me referia o facto de que ele teria deixado expressa a vontade de que a sua biblioteca fosse entregue à CPHM e, para o efeito, desejava encontrar-se comigo. Não tínhamos tido sequer conhecimento de tão funesto acontecimento, que passara despercebido porque a humildade que caracterizava o Sr. Coronel o levava a pedir que dele não fosse dado conhecimento público. Ainda abalado com a notícia, fui dizendo que em tempos o marido nos tinha falado no assunto, mas que tinha expresso também a vontade de que essa entrega não se efectivasse enquanto vivesse a Sra. D. Fernanda. Retorquiu que desejava cumprir a vontade do marido de imediato sem quaisquer dilações e, assim, combinámos uma visita a sua casa para o seguinte mês de Janeiro, o que se veio a realizar, estando presente também uma das filhas do Sr. Coronel, eu próprio e o Secretário-Geral da CPHM, Coronel José Banazol.

No decorrer da visita, tivemos pela primeira vez contacto com a biblioteca e ficámos a saber que uma parte, a que se referia à Marinha, seria entregue a esta Academia de Marinha, sendo o restante destinado à Comissão. Perguntei onde se encontravam as fichas de que o Sr. Coronel me tinha falado porque elas nos facilitariam a recolha e posterior classificação das obras, sendo-me respondido que realmente elas existiam não sendo sabido exactamente onde mas que, provavelmente, apareceriam quando se começassem a embalar os volumes.

Não resisto aqui a contar um episódio desta conversa, na esperança de que tal indiscrição não seja levada a mal, porque é reveladora da maneira de ser do Sr. Coronel. Quando se falava das fichas e se concluía que não se sabia onde estariam guardadas, a filha presente referiu saber bem que elas existiam porque elas eram as responsáveis pelo seu interesse pelas ciências exactas, como matemática que era, e o pouco interesse que dedicava à história, pois era ela e a irmã que, desde muito novas, as escrituravam sempre que o pai achava que o seu comportamento merecia castigo.

Uma vez recolhidos os volumes estamos a organizá-los dentro da medida do possível uma vez que não dispomos ainda do espaço físico onde irão ficar. Mais demorado, no entanto, será certamente a classificação dos trabalhos ainda inéditos do Sr. Coronel e a muita documentação por ele recolhida que se encontram distribuídos por grande número de pastas, trabalho que, como é óbvio, exige tempo e paciência para ser correctamente executado. Julgamos, pelo que já vimos, vir a ser possível publicar postumamente alguns destes seus trabalhos.

Como inicialmente referi é, pois, a CPHM devedora da maior gratidão não só ao Sr. Coronel Valdez dos Santos, mas também à sua família, que executou os seus desejos para além da sua própria vontade.

A CPHM, pensando em como cumprir eficientemente a vontade do Sr. Coronel, começou por procurar um local de fácil acesso público onde instalar a biblioteca. Essa questão ficou resolvida pela cedência que a Sociedade Histórica da Independência de Portugal nos fez de um espaço no Palácio da Independência, situado logo no pátio de entrada, para ali a instalarmos. Estamos, de momento, a restaurar o espaço e a mobilá-lo

convenientemente para, posteriormente, ali ficar aberta ao público a **Biblioteca Cor. Valdez Thomaz dos Santos**, o que esperamos possa ocorrer no primeiro semestre de 2013, dando-se cumprimento integral à vontade deste benemérito militar e investigador de grande merecimento a quem a História Militar e Marítima deste nosso Portugal muito ficará a dever.

Para ele o nosso preito de homenagem e eterna gratidão, na certeza de que jamais será esquecido, nomeadamente por quem visitar a sua biblioteca no Palácio da Independência, ali logo ao Rossio, mais concretamente no Largo de S. Domingos.

Muito obrigado pela vossa atenção.



HOMENAGEM AO ACADÉMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS

**CORONEL NUNO VALDEZ DOS SANTOS  
MEMBRO DA COMISSÃO TÉCNICA CONSULTIVA  
DO MUSEU DE MARINHA, 1976-2010**

Comunicação apresentada pelo académico  
José Rodrigues Pereira, em 27 de Novembro

O decreto-lei nº 14/76 de 14JAN actualizou e unificou a legislação referente ao Museu de Marinha; este documento estabelecia, no seu artigo 9º que o Museu de Marinha disporia de uma comissão técnica consultiva, constituída por “*até individualidades de reconhecida competência em matérias que interessem ao Museu, para o efeito convidados pelo CEMA.*”

Esta comissão vinha substituir, como órgão de apoio do director, o Conselho Consultivo, previsto no artigo 4º do Decreto-Lei nº 42412 de 24 de Julho de 1959 e o Centro de Estudos de Marinha cujo apoio ao Museu estava previsto no artigo 4º do Decreto-Lei nº 531/71 de 2 de Dezembro.

Nos termos do citado Decreto Regulamentar, “*A Comissão Técnica Consultiva é um órgão consultivo ao qual compete emitir pareceres sobre assuntos de carácter técnico no âmbito da investigação histórica e da museologia que lhe sejam submetidas pelo director.*”

O núcleo inicial da Comissão Técnica Consultiva foi assim constituído pelos seguintes membros do então Centro de Estudos de Marinha, antecessor desta Academia de Marinha:

**Coronel Nuno Valdez dos Santos**, como especialista em artilharia antiga;

**Professor arquitecto Octávio Lixa Filgueiras**, como especialista em embarcações tradicionais;

**Arquitecto Pedro Quirino da Fonseca**, como especialista em recuperação de monumentos nacionais;

**Comandante Avelino Teixeira da Mota** especialista em História marítima e cartografia;

**Doutor Pimentel Barata**, especialista em arquitectura naval antiga.

É a partir de 1980, na direcção do contra-almirante Leal Vilarinho que a Comissão Técnica Consultiva passa a ter um papel mais activo; a cada vez maior complexidade das funções museológicas e a reduzida guarnição de oficiais do Museu de Marinha (director, subdirector e adjunto) levavam à necessidade de atribuir aos membros da Comissão Técnica Consultiva alguns estudos e as respostas aos pedidos de esclarecimento vindos do exterior e, nomeadamente, do estrangeiro.

As reuniões chegaram a ter periodicidade mensal e de todas elas os elementos da Comissão Técnica Consultiva traziam pedidos de estudos e pareceres solicitados pelo director do Museu.

São deste período algumas das mais significativas intervenções do coronel Valdez dos Santos como o foram a sua participação na elaboração do primeiro *Guia do Museu de Marinha*, publicado em 1981, cabendo-lhe especialmente a descrição e identificação das peças de artilharia então existentes no Museu de Marinha.

No ano seguinte, e a pedido do director, o coronel Valdez dos Santos elaborou uma parecer sobre as peças de artilharia encontradas na *Caronade Island* na Austrália e que se supunham serem de origem portuguesa.

Outro estudo efectuado pelo coronel Valdez dos Santos referia-se a algumas peças de artilharia existentes em Macau e cujo governo pedira a colaboração do Museu da Marinha.

O coronel Valdez dos Santos era, como se pode verificar das Actas, um dos mais activos e intervenientes elementos da Comissão Técnica Consultiva, avançando propostas e estudos que muito proveitosos foram para o Museu de Marinha.

Como curiosidade, encontra-se, numa acta da Comissão Técnica Consultiva de 1982, a primeira proposta para a instalação de uma cafeteria no Museu feita pelo nosso homenageado de hoje.

A acção dos elementos da Comissão Técnica Consultiva neste período foi de tal modo importante que o ALM adjunto do CEMA lhes concedeu um louvor em Junho de 1982.

O coronel Valdez dos Santos participou também na preparação da exposição dos ex-votos marítimos coordenada pelo comandante Estácio dos Reis; a ele se dêem a localização dos ex-votos na colecção do professor Hermano Saraiva e na Sé do Funchal.

Propôs também o coronel Valdez dos Santos, em 1983, por ocasião dos 120 anos da criação do Museu, a reedição actualizada do artigo *O Museu de Marinha*, publicado pelo comandante Jaime Correia do Inso nos Anais do Clube Militar Naval, em Junho de 1967 e que ainda hoje se mantém actual.

São ainda de referir as suas preocupações com a correcção e actualização da legendagem das peças de artilharia, a que o coronel Valdez dava especial atenção, bem como à conservação das mesmas.

Elaborou também o texto *A Artilharia Naval Portuguesa* para a exposição de artilharia de 1993. Deve-se-lhe ainda, a monografia *Memorial das Peças de Artilharia do Museu de Marinha*, editado em 2004.

Outro assunto que teve importante participação do coronel Valdez foi a aquisição e posterior recuperação dos berços manuelinos do *Santiago* que, no século XVI naufragara na costa africana.

Seria fastidioso enumerar aqui todas as acções e propostas realizadas pelo coronel Valdez dos Santos nos mais de 30 anos que dedicada e graciosamente serviu a Marinha e o Museu.

Com o falecimento do comandante Teixeira da Mota em 1982 e do Dr. Pimentel Barata, no ano seguinte, fizeram-se as primeiras alterações na constituição da CTC.

Foram sucessivamente nomeados para aquela comissão o signatário (então jovem capitão-tenente), o capitão da Marinha Mercante Ferreira dos Santos e o Dr. Francisco Alves. Mais tarde seriam nomeados o Arquitecto Canelhas e o capitão da Marinha Mercante Ferreira da Silva (que substituiu o capitão Ferreira dos Santos).

Foi, portanto, na Comissão Técnica Consultiva que conheci o coronel Valdez dos Santos com quem muito aprendi pela sua grande experiência e elevados conhecimentos.

Tive o privilégio de acompanhar a acção do coronel Valdez dos Santos desde 1985 (data em que fui nomeado pelo almirante Sousa Leitão, Chefe do Estado-Maior da Armada, para integrar a Comissão Técnica Consultiva) até final de 2005 como membro daquela Comissão e depois, de 2006 a 2010 como director do MM.

Neste longo período de 25 anos os nossos contactos foram vários e em diferentes instituições; recordo o apoio que me prestou, quando director da Biblioteca do Estado-Maior do Exército, nas minhas investigações enquanto professor da Escola Naval; os conselhos foram de extraordinário valor na preparação das minhas primeiras conferências no Instituto Superior Naval de Guerra que, anos mais tarde, se transformariam nos livros *Campanhas Navais e Batalha Naval do Cabo de São Vicente*.

Os nossos contactos continuaram na Comissão Portuguesa de História Militar a que ambos pertencemos entre 1991 e 1995, na Academia de Marinha (nomeadamente na Comissão Científica da História da Marinha) onde os seus conselhos e comentários eram sempre ouvidos com o máximo interesse.

O Decreto Regulamentar nº 35/94 de 01SET, publicado na sequência da nova Lei Orgânica da Marinha, que entrara em vigor no ano anterior, manteve as atribuições da Comissão Técnica Consultiva mas limitava a três anos o seu mandato. No entanto os seus membros foram sendo sucessivamente reconduzidos.

Em 2006 ao assumir as funções de director do MM a Comissão Técnica Consultiva encontrava-se desfalcada pelo falecimento do professor arquitecto Lixa Filgueiras e do arquitecto Quirino da Fonseca. Por outro lado a minha nomeação para o cargo de director implicava também a minha substituição naquela comissão.

Propus então ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada a nomeação dos elementos da Comissão Técnica Consultiva para o triénio 2007-2010. Assim se mantiveram os anteriores membros, entre eles o nosso decano coronel Nuno Valdez dos Santos; acompanhavam-no nesta que seria a sua última nomeação para aquela função o coronel Canelhas, o Dr. Francisco Alves e o capitão da Marinha Mercante Ferreira da Silva.

Passaram também a integrar aquela comissão o contra-almirante Roque Martins, o Professor Doutor Contente Domingues e a Dra. Ana Maria Lopes.

A disponibilidade do coronel Valdez dos Santos para colaborar com o Museu de Marinha foi permanente, mesmo quando a saúde já não lhe permitia manter a sua actividade no elevado nível a que nos habituou.

Foi com muito prazer que o acompanhei, representando ambos o Museu de Marinha, no XVII Colóquio de História Militar em 2008, por ocasião das comemorações das Invasões Francesas. A *Passagem das Talhadas*, foi o trabalho apresentado então pelo coronel Valdez dos Santos.

Contei também com a sua preciosa ajuda quando preparava o meu livro *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, e procurava iconografia para o ilustrar. Permitiu-me então a consulta do seu manuscrito *Iconografia Naval Portuguesa*, que foi muito útil na localização de algumas imagens para aquele trabalho.

Trata-se de um meticoloso trabalho de investigação que merece ser publicado, deixando aqui o desafio, nesse sentido, à Academia de Marinha.

Quando em finais de 2010 tomei a decisão de solicitar a minha passagem à reforma, convoquei uma reunião da Comissão Técnica Consultiva para comunicar aos seus membros a minha decisão e despedir-me. Dessa reunião, realizada em Dezembro de 2010 ficou para a memória a foto que aqui apresento.

Termino manifestando publicamente o quanto devo ao coronel Nuno Valdez dos Santos que pude acompanhar na Comissão Técnica Consultiva na Academia de Marinha, na Comissão Portuguesa de História Militar e cujos ensinamentos muito apreciei, muito especialmente nos quase cinco anos em que dirigi o Museu de Marinha.

Trata-se de uma personalidade que nunca esquecerei e que bem merece esta homenagem da Academia de Marinha.



Membros da Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha, em Dezembro de 2010: (a partir da esq.) CMG Silva Reis (subdirector), CALM Roque Martins, Dr. Francisco Alves, COR Valdez dos Santos, Arq. Canelhas, Dra. Ana Maria Lopes, Prof. Contente Domingues, CMG Rodrigues Pereira (director), Capitão MM Ferreira da Silva (parcialmente encoberto) e CMG Rocha e Abreu (comandante da fragata D. Fernando II e Glória)

HOMENAGEM AO ACADÉMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS  
**NUNO VALDEZ DOS SANTOS E A ACADEMIA DE MARINHA**

Comunicação apresentada pelo académico  
José Malhão Pereira, em 27 de Novembro

Conheci o Coronel Valdez dos Santos há muitos anos, mas foi há cerca de 20, durante os estudos para a reconstrução da Fragata *D. Fernando II e Glória*, que mais intensamente contactei com o nosso homenageado de hoje, dada a sua colaboração no projeto, essencialmente na área da artilharia.

Foi nesse período que mais directamente apreciei as suas qualidades humanas, a sua generosidade, a sua honestidade, a sua humildade e o seu muito saber. E uma das qualidades que mais apreciei foi a facilidade com que, desinteressadamente cedia aos outros as informações que ao longo dos anos tão arduamente tinha colhido, sem qualquer preocupação ou cuidado.

Ainda tenho em meu poder as fotocópias que me autorizou a fazer de um caderno de apontamentos, correspondentes às investigações que o nosso coronel de mar e guerra tão ativamente executava. Continham não só as informações constantes da matéria que nos interessava no momento, mas também outras, relacionadas com a História da Marinha e da Náutica, que a mim também interessavam.

Podem crer V. Exas. que constantemente consulto esses apontamentos, e que os guardo não só com o interesse do investigador mas como recordação de uma personalidade que muito admiro e de quem sou muito amigo.

É por isso que aqui estou, a prestar-lhe pública homenagem a título pessoal e ainda como membro da Academia de Marinha, Instituição a que Valdez dos Santos passou a pertencer, como membro correspondente, em 1984.

Esta sua paixão pela Armada vem de longe e atrevo-me a transcrever resumidamente os seus sentimentos, expressos aqui, neste mesmo lugar onde estou neste momento, quando a Marinha o condecorou com o Colar da Cruz Naval de 1ª classe em 2004.

Agradecendo na altura a honra que lhe tinha sido concedida e justificando a razão pela qual tinha elaborado ao longo dos anos os *Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa*, cujo segundo volume foi lançado nesse dia, afirmou:

*“Diziam os antigos que tudo na vida tem a sua História, e este livro tem, também, a sua História, que começou há muito, e que para a contar, obriga-me a remontar no tempo e andar uns sessenta anos para trás quando, adolescente, frequentava o Centro de Instrução Especializada de Marinharia, sediado a bordo de um velho e pequeno navio, o N.R.P. Lida-dor... Uma das instruções ali ministradas eram as palestras, que compreendiam a Formação moral do Homem do Mar e a História da Marinha Portuguesa. O oficial instrutor era o 1º tenente Pereira da Silva, Engenheiro Maquinista Naval, figura que me marcou profunda-*

*mente e foi ele que me fez apaixonar pelo Mar e pela Marinha. Lembro-me como decorriam essas palestras... Sentados na tolda do Lidador, rodeando o painel enxadrezado que cobria a meia-lua do leme, ouvíamos o instrutor que, apoiado à cana do leme – porque o Lidador ainda tinha esse acessório, independente da roda do leme situada na ponte de comando – nos fazia ler as páginas admiráveis dos Quadros Navais do Almirante Pedro Celestino Soares. Embrenhados nessa leitura de tempos idos, o tempo passava-se depressa, a correr, e ainda recordo o Engenheiro Pereira da Silva a olhar para o seu relógio e dizer: Agora [...] vamos aos Apontamentos da História da Marinha, passando em seguida a contar feitos grandiosos dos marinheiros de outrora, aventuras e passagens da Vida do Mar dos nossos dias.”*

Está aqui explicado pela sua pena o ambiente em que vivia o nosso Confrade na sua adolescência e a verdadeira paixão que tinha pela Armada, que mais tarde consubstanciou nas suas profundas investigações a quem nós tanto devemos.

A ação de Valdez dos Santos na Academia de Marinha desde a sua admissão é das mais notáveis. De facto, esteve praticamente presente em todos os Simpósios, colaborou em inúmeros trabalhos colectivos, proferiu inúmeras conferências, representou frequentemente a Academia no âmbito da colaboração com outras instituições, trabalhou intensivamente na elaboração dos seus queridos *Apontamentos para a História da Marinha*, trabalho que lhe foi suscitado como vimos, durante as suas aulas a bordo do *Lidador*.

As 19 comunicações que proferiu, não o foram só em quantidade, mas também em qualidade. Os temas, sempre relacionados com a Armada, abarcam a artilharia naval, o ensino náutico, os regulamentos e leis da Armada, a iconografia, os sinais, entre outros.

Uma das qualidades intrínsecas desses trabalhos é a profundidade com que os assuntos são tratados, visto que revelam, quando se analisam cuidadosamente, a vastidão das fontes utilizadas pelo autor. Só para dar uma ideia a V. Exas. da veracidade daquilo que afirmo, poderei dizer-vos, que num trabalho que muito aprecio especialmente por me interessar bastante a matéria, (aliás o primeiro trabalho do autor, apresentado na Academia em 1985), e que se intitula *Setecentos Anos de Estudos Navais em Portugal*, que tem cerca de 60 páginas, as notas de rodapé são 191.

Um pequeno trabalho, *A Hierarquia Naval*, de pouco mais de 30 páginas, tem 115 notas. Apenas mais um exemplo. O trabalho apresentado em 1986, *A Artilharia Naval e os Canhões do Galeão Santiago*, de cerca de 65 páginas, tem 140 notas.

Toda esta informação revela não só a já referida profundidade no tratamento dos assuntos em estudo, mas também uma procura incessante da verdade, pela possibilidade que o autor dá ao leitor interessado na matéria, de poder averiguar, numa enorme variedade de fontes, as ideias e os factos por ele expostos nos seus escritos.

Revela ainda a extraordinária curiosidade científica de Valdez dos Santos, que felizmente nos deixa para o futuro, não só as suas notas de rodapé como também os milhares de páginas de apontamentos que a Família entregou à comunidade científica, cumprindo a sua vontade, usufruindo a Academia de Marinha de grande parte desse precioso legado, que corresponde às notas, apontamentos e outros escritos, devidamente organizados em *dossiers*, e com matérias que mais interessam à História da Marinha, bem como a sua vasta biblioteca de assuntos afins.

Como investigador e interessado na História da Náutica e das navegações, quero agradecer desde já à Família Valdez dos Santos, a possibilidade, de no futuro poder analisar esse Legado, que pelo que eu conheci do autor e pelo que tive oportunidade de ver nas instalações da Academia onde esse material ficará depositado, terá muito importante impacto nas minhas futuras investigações.

Quero também acentuar, e porque sei o que é passar horas intermináveis em salas de leitura, em arquivos mais ou menos sombrios, e detetar documentos importantes, sendo depois necessário reproduzi-los para os levar para o nosso local de trabalho, que dou muito valor à informação recolhida, especialmente quando esses investigadores têm um comportamento semelhante ao de Valdez dos Santos. De facto, quanto tempo poupei ao usufruir do trabalho árduo do meu Amigo e Eminentíssimo Académico.

Mas não foi só na participação em conferências na Academia que o homenageado se distinguiu, já que apresentou sete valiosas comunicações, aos *Simpósios de História Marítima*.

Gostava também de referir a sua colaboração na publicação de um importante documento, que tem a particularidade de ter sido por ele divulgado no seio da comunidade científica, em resultado da sua afanosa atividade de investigação. De facto, em 1989 apresentou na Academia de Marinha a comunicação com o título *Um Desconhecido Tratado de Marinharia do Século XVIII*.

Transcrevo o primeiro parágrafo do seu trabalho:

*“Há mais de um quarto de século referenciei, acidentalmente, na Coleção Pombalina da Biblioteca Nacional, o códice nº 118, cujo título – Dieta Náutica e Militar – fazia pressupor que se relacionava com a temática marítima.”*

E depois de comentar que nunca os melhores historiadores navais portugueses, como Celestino Soares, Costa Quintella, Almeida D’Eça, Lopes de Mendonça, Quirino da Fonseca, Fontoura da Costa, Humberto Leitão, Marques Esparteiro e Teixeira da Mota tinham feito referência a tal documento, não valeria a pena preocupar-se com ele.

Contudo, tendo em 1987 tido necessidade de se documentar para um trabalho em curso, cuja época englobava o século XVIII, consultou o referido documento e verificando o valor do mesmo, apresentou-o na Academia de Marinha.

Descreveu-o como:

*“[...] um autêntico tratado de marinharia do primeiro quartel do século XVIII, ainda em redacção provisória, de autor anónimo, escrito em letra e estilo da época, sem gravuras, por vezes de leitura muito difícil devido a uma caligrafia pouco legível e a uma tinta que em muitas passagens está quase imperceptível.”*

E para terminar diz o nosso homenageado:

*“Portanto, a minha missão quanto à Dieta Náutica e Militar, possivelmente da autoria do Coronel do Mar Pedro de Sousa Castelo Branco, acabou na sala desta Academia ao dar a*

*conhecer aos ilustres académicos, distintas entidades do nosso meio intelectual, que existe nos arquivos dos Reservados da Biblioteca Nacional um precioso e, ainda hoje, quase desconhecido Tratado de Marinharia.*

*Esgotadas já as minhas possibilidades, como um simples corredor de estafetas, passo o testemunho e, se se dignarem aceitá-lo, peço que o aceitem como expressão do desejo que se traga à luz do dia uma extraordinária lição do passado, escrita para os oficiais de marinha, em especial da de guerra, que viveram há mais de trezentos anos e, talvez para os que vivem hoje e, ainda, para os que viverão no futuro.”*

Os desejos de Valdez dos Santos concretizaram-se cerca de 20 anos depois, dado que com a sua colaboração, com as dos Comandantes Conceição e Silva, Juzarte Rôlo e a minha própria, foi todo o documento transcrito, comentado e publicado em formato digital, podendo ser consultado por qualquer pessoa interessada.

Gostaria de vos dizer também, que este documento foi extremamente valioso para a *História da Marinha*, acontecendo por exemplo que nos volumes da série *Navios Marinheiros e Arte de Navegar* que irão ser brevemente lançados, há centenas de referências ao mesmo, e também inúmeras e extensas transcrições. De facto, o seu conteúdo, que é muito vasto, contendo mais de mil páginas manuscritas de todas as matérias que interessam à marinha, refere-se a um período da sua história pouco estudado e normalmente considerado de decadência pelos historiadores. A análise mais aprofundada da época, proporcionada por este manuscrito, veio clarificar a situação.

Este é mais um exemplo dos resultados das investigações de Valdez dos Santos.

Contudo, o trabalho que mais terá apaixonado o nosso Coronel do Mar, terão sido os seus *Apontamentos para a História da Marinha*, obra vasta, planeada para ser publicada em 6 volumes, tendo o segundo sido dado à estampa, como vimos acima, em 2004.

Na introdução ao primeiro volume, publicado em 1991 pela nossa Academia, Valdez dos Santos descreve e comenta as acções levadas a cabo por muitos oficiais da Armada para concretizarem o sonho de elaborar uma *História da Marinha Portuguesa*, referindo o Almirante Costa Quintela e os *Annaes da Marinha Portuguesa*, Quirino da Fonseca e *Os Portugueses no Mar*, Tancredo de Moraes e um primeiro volume da *História da Marinha Portuguesa*, Marques Esparteiro e os *Três Séculos no Mar*.

Dado todas estas importantes obras terem representado um significativo contributo, mas não haver nelas a necessária coerência narrativa, visto serem organizadas e pensadas por diferentes autores, Valdez dos Santos vem a afirmar:

*“[...] dado que ao longo de cinquenta anos [note-se que estamos em 1991], tínhamos recolhido nos mais diversos arquivos e bibliotecas, da metrópole e do ultramar, muitos milhares de elementos de estudo relacionados com a nossa marinha, ocorreu-nos a ideia de elaborar um livro auxiliar que, na medida do possível e com facilidade, pudesse documentar algumas das passagens dos Três Séculos no Mar.”*

Nasceu assim um desprezioso trabalho a que chamámos *Apontamentos para a História da marinha Portuguesa*.

O autor planeou então a sua obra que, abrangendo o período de 1640 a 1910, cobriria as seguintes épocas: Guerra da Restauração; Monarquia Absoluta; Período Pombalino; Época de D. Maria I; Época da Revolução Liberal – Guerra Civil e Período da Monarquia Constitucional.

Como se sabe, a Academia de Marinha publicou dois volumes. O segundo volume abrange a época de 1667 a 1706 e tem o subtítulo, *Sob a Égide de D. Pedro II*.

No Prefácio deste volume, que foi lançado no dia da sua condecoração com a medalha Naval de Vasco da Gama, o Almirante Rogério de Oliveira afirmou, depois de comentar o projecto da Academia de Marinha para a *História da Marinha Portuguesa*, que:

*“O seu arquivo de referências documentais e bibliográficas, que se medem por muitos milhares, constitui assim um património de inestimável valor, que o autor utilizou no presente trabalho e que põe à disposição de todos os estudiosos.”*

Considero que a comunidade científica em geral e a Academia de Marinha em particular se enriquecerão, se fizerem todos os esforços para completar a publicação dos *Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa*.

Com essa acção, não só se praticará um acto de justiça, como se homenageará um homem bom, honesto e culto, a quem o País muito deve e de quem o Exército e a Armada muito se orgulham.



## HOMENAGEM AO ACADÊMICO EMÉRITO NUNO VALDEZ DOS SANTOS

### PALAVRAS DE AGRADECIMENTO

Palavras proferidas por Graça Valdez dos Santos  
e Abreu, filha do homenageado, em 27 de Novembro

Senhor Presidente da Academia e distintos Membros da Mesa;  
Senhor Secretário Geral da Academia;  
Distintos Oradores;  
Senhor General Alexandre de Sousa Pinto;  
Senhor Académico Comandante José António Rodrigues Pereira;  
Senhor Académico Comandante José Manuel Malhão Pereira;  
Senhores Académicos;  
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Gostaria de agradecer, de forma singela mas muito sentida, esta oportunidade promovida pela Academia de Marinha, bem como as elogiosas palavras proferidas pelos Excelentíssimos Senhores oradores.

Falo em meu nome pessoal, como filha mais velha, mas também em representação da minha irmã, João, das minhas sobrinhas e dos meus filhos.

Gostaria ainda de agradecer a presença de todos vós, aqui neste auditório. O consenso expresso nesta homenagem, sobre a pessoa que o meu Pai foi, provém, sem dúvida, da generosidade e amizade de todos Vós.

Receber tão grande homenagem decerto deixaria o nosso Pai profundamente honrado e bastante sensibilizado.

É assim, com muito amor, enorme saudade, profundo orgulho e bastante emoção, que nos juntamos a Vós para recordar aqui o nosso Pai.

O seu carácter determinado e lutador, o seu gosto pelo conhecimento e a paixão pela descoberta, bem como o seu peculiar sentido de humor, que o caracterizaram, permanecem na nossa memória e presentes nos valores que nos legou.

Apesar de nos ter educado sob uma disciplina rígida, veio a revelar uma extraordinária doçura e uma enorme sensibilidade ao longo dos anos. Arquivou, por exemplo, por ordem cronológica, todas as cartas, postais e desenhos que lhe oferecemos na nossa infância.

Apesar de ser muito desafinado, como eu aliás, compôs as canções de embalar com que nos adormecia à noite. Aliás, meu Pai contava com frequência que uma noite, já cansado de tentar adormecer a João, se terá enganado e cantou a minha canção. De imediato a minha irmã ter-lhe-á dito: “*Essa não, papá! Essa, é da mana!*”

Já no hospital, na véspera de falecer, muito fraco, cantou para a minha irmã, a mesma canção.

Quando nasceram os netos, novas canções compôs, todas diferentes. Ainda hoje as recordamos com imenso carinho e as cantamos em momentos especiais. Aliás era um amigo sempre presente nas brincadeiras dos netos e um grande contador de histórias. E, mesmo as histórias da nossa história de Portugal, uma das suas paixões, eram de uma incrível riqueza, que todos escutávamos com prazer e interesse.

Trabalhou toda a vida, muito, para nos dar tudo o que era possível e razoável. Guardou sempre as moedas mais brilhantes para nos dar. Trabalhou, trabalhou... tantas vezes cansado ou até já doente. Utilizou o seu computador, pela última vez na antevéspera de falecer...

Muitas histórias podíamos relatar deste Pai, companheiro de longas caminhadas, ouvinte de muitas confissões, sábio indicador de caminhos.

O nosso Pai constituiu o nosso porto de abrigo. Partiu no Dia Nacional do Mar. E o mar, era outra das suas paixões...

Mas nesta sua partida, deixou-nos um imenso legado, o exemplo do homem respeitador, de extrema lealdade, que honra os seus compromissos.

É esta herança, e este amor, que temos o grato prazer e o enorme orgulho de partilhar com V. Exas.

Tantas vezes reconhecemos em cada um de nós o seu carácter: eu, herdei a desafinação, o gosto pelos estudos, a lealdade e algum do seu sentido de humor... a João, a pontualidade e o sentido do cumprimento do dever... a Tita, a minha sobrinha mais velha, a determinação, a Ana (a segunda neta) e a Mia (minha filha e terceira neta) a persistência e o carácter lutador, o Pedro (meu filho, e único rapaz da família) a teimosia, mas também o lado doce e cavalheiro...

Ele partiu mas, nós que ficámos, juntos, cada vez mais juntos como ele tanto gostava, repetimos tantas vezes e, em tantas coisas, a sua forma de estar. Ele partiu mas continua vivo em nós, no nosso *modus operandi* e no nosso coração.

Por ter partido, como já disse, no Dia Nacional do Mar, gostaríamos de terminar lendo-vos um poema de paz e esperança.

Este poema, denomina-se *O Veleiro* e é da autoria de Charles Henry Brent.

O original é em inglês mas leremos a tradução para português.

Será lido pelo Pedro, o “novo homem” da família.

**O Veleiro<sup>1</sup>**

*Estou na praia, em pé à beira mar.  
 Vejo passar um veleiro, de velas abertas à brisa da manhã,  
 avançando para o mar azul.  
 É uma coisa bela e forte, e eu fico a olhá-lo, até parecer um farrapo de nuvem branca  
 no horizonte, precisamente no ponto em que o mar e o céu se encontram  
 para se misturarem um com o outro.  
 Alguém ao meu lado diz: “Pronto, foi-se embora!”  
 Foi-se embora para onde? Só desapareceu da minha vista:  
 lá onde estiver, os seus mastros continuam tão altos como dantes, o casco continua tão  
 poderoso como quando o vi passar,  
 continua a ter força para levar a sua carga humana ao seu destino.  
 O seu desaparecimento está em mim – não nele!  
 E ao mesmo tempo que alguém ao meu lado diz: “Pronto, foi-se embora!”,  
 Há outras pessoas que esperam a sua chegada,  
 E vozes prontas para bradar com alegria: “Olha o veleiro, já está a chegar!”  
 Morrer é apenas isto.  
 Morte é apenas isto: um horizonte, e o limite da nossa visão.  
 Resta-nos desejar, e rezar, para que consigamos ver mais longe.*

Talvez por isso eu continue, todos os dias, quando saímos de casa, a olhar para a janela esperando ver o habitual aceno do meu pai.

Obrigada a todos.

<sup>1</sup> **Charles Henry Brent** (April 9, 1862 – March 27, 1929) was an American Episcopal bishop who served in the Philippines and western New York.



***RHYMES, ROLES, SAINTS, SONGS:***  
**NOTAS SOBRE LITERATURA E RELIGIÃO**  
**NAS VIAGENS PORTUGUESAS**

Comunicação apresentada pelo académico  
Kenneth David Jackson, em 4 de Dezembro

Exmo. Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Nuno Vieira Matias e demais Membros da Direcção que compõem a Mesa, Ilustres Confrades, Distintos Convidados, Minhas Senhoras e Meus Senhores.

As minhas primeiras palavras vão para V. Ex<sup>a</sup> Senhor Almirante, agradecendo o honroso Convite que me dirigiu para poder, uma vez mais, aqui falar nesta Casa, muito embora se trate da primeira vez que o faço neste Auditório, já que em 2005 o fiz, mas no âmbito da I<sup>a</sup> Sessão Cultural Conjunta entre a nossa Academia e o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, que decorreu na Vila da Ericeira, e a que igualmente me honro de pertencer, como membro fundador, desde 2003. Tomei conhecimento da recente reeleição da actual Direcção e permita-me que apresente, na pessoa de V. Ex<sup>a</sup>, a par das mais vivas saudações académicas, os votos sinceros de Felicidades para mais este mandato. Em 2005 falei sobre o assunto de hoje, embora poucas sejam as pessoas que possam ter estado presentes, na altura. Como o texto não foi publicado, o que aliás já mereceu reparo de alguns Confrades interessados na matéria. Nesta conformidade, resolvi agora reapresentá-lo numa forma mais completa, pretendendo com isso, também prestar uma sentida homenagem, à memória do anterior presidente, entretanto falecido, o Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, que na altura manifestou o interesse de fazer publicar a comunicação, o que não se concretizou, por sempre ter pensado voltar ao tema para o melhorar, o que só agora veio a ter lugar, inclusive porque foi durante a sua presidência que passei a integrar, como membro associado, a Academia da Marinha.

***Rhymes, Roles, Saints, Songs: Notas sobre Literatura e Religião***  
**nas Viagens Portuguesas**

Quando escreveu Charles Boxer que o «burocrata com pincel» era uma das figuras dominantes na dinâmica da expansão marítima portu-guesa, poderia ter mencionado também os padres ou missionários com os seus instrumentos da escrita, tão prolífica e constante foi a ligação entre literatura e religião nos trabalhos da Igreja militante através do Império. Literatura, escrita e textos dos mais variados formavam o cerne de um império que se dizia «de grande parte, mesmo predominantemente, textual por natureza», a tal ponto que a escrita se tornou a medida da sua força e eficácia; água e tinta eram os

dois elementos essenciais, necessárias para a coesão e a sobrevivência do império marítimo (Blackmore, *Manifest* 27, p. 90). Do Brasil ao Japão, as ordens religiosas produziram um oceano de prosa narrativa sobre os temas mais diversos, desde as observações etnográficas sobre a cultura japonesa do Pe. João Rodrigues, S.J., às descrições da flora e fauna brasileiras do Pe. José de Anchieta, às cartas de S. Francisco Xavier, ao *Vocabulário Tamul-Português* de Antão de Proença, à descrição da cidade de Colombo pelo Pe. Manuel Barradas. O tamul, o japonês e o marata-concanim figuram entre as línguas vernáculas para as quais as imprensas jesuíticas produziram gramáticas e guias (Boxer, *Império*, p. 385). Essa onda de prosa narrativa saiu das ordens religiosas, não obstante, dentro de limites altamente restritas, de maneira a afirmar o poder e a sabedoria das instituições que representavam, mas ao mesmo tempo observando certas restrições que, por sua vez, impediam a circulação de livros e o rejuvenescimento da cultura nacional. A censura aplicada a quase todos os manuscritos que chegavam do império assegurava a ortodoxia religiosa às custas de uma abreviação do florescimento da Renascença em Portugal (Boxer, *Império*, pp. 386-87).

Contrastando o saber renascentista e as sentenças clássicas presentes na prosa do historiador Diogo do Couto (1542-1616), que passou cinquenta anos da sua vida na Índia, Boxer repara nas suas «alusões frequentes à literature folclórica ibérica» (Boxer, *Tragic* 32). A tradição oral e os géneros populares da época medieval tardia, citados por Couto, materiais que outros cronistas considerariam indignos, serviam de fonte principal e matriz para viajantes, cronistas e religiosos em igual medida. Os romances, cânticos, provérbios, contos morais, a prosa de cavalaria, o teatro e a hagiografia constituíam o repertório ativo dos «padres de aldeia quase iletrados» (Boxer, *Império* p. 26) que formavam o clero nas viagens. As práticas eclesiásticas, ao longo do império marítimo, formavam-se de acordo com a memória que tinha esse clero da literatura popular e folclórica, lírica e dramática, que, uma vez no império, eles adaptavam para fins religiosos, aproveitando-se de rimas orais, peças de teatro, canções, fábulas e contos. Esse material em grande parte chegara à península ibérica desde fontes dispersas pelo mundo europeu e mediterrâneo, atribuídas em certos casos a origens arábicas, persas ou indianas. Poder-se-ia dizer que os aldeões portugueses saíram ao mundo levando, sem se dar conta, uma forma recebida de literatura universal, já incorporada às tradições populares portuguesas. Viajaram com esse mundo na memória.

As vozes portuguesas constituíam um câmpo polifónico, espalhando a sua memória e identidade no além-mar em canções, versos e prosa; as suas vozes formavam um contraponto ao canto de império. Às vezes, incorporavam-se essas vozes populares na recitação oficial historio-gráfica, formando parte da perspectiva ou pano de fundo, como se nota nos fragmentos de canções cantadas pelo povo na *Crónica de D. João I*, de Fernão Lopes. Os versos dos viajantes, no seu movimento e na concisão literários, parecem congruentes com a rota das naus, sendo em ambos os casos os símbolos de uma narrativa nacional e de uma tradição histórica. A voz histórica narrativa, através dessa comparação, acomoda-se ao confinamento e ao movimento de uma viagem marítima.

As tradições orais da península ibérica, o verso popular e o teatro adaptavam-se muito bem aos contactos religiosos com os povos que falavam numerosas línguas diferentes e a uma técnica de ensino formada por *imitatio*. As conversões religiosas entre a

grande população de indígenas, ou entre as castas mais baixas das sociedades asiáticas, dependiam, no primeiro contacto, da imitação física de ritos religiosos, da repetição oral de rimas e versos e da adaptação local de práticas religiosas populares e culturais trazidas de Portugal. Na procura de cristãos, as ordens religiosas não hesitaram em atribuir os rudimentos da fé à mais ínfima participação dos indígenas nas Missas e nos ritos católicos. As suas altas expectativas atestam-se de forma exemplar na carta de Caminha sobre a primeira missa no Brasil,

pareçeme jemte de tal jnoçencia que se os home[m] emtendese e eles anos. que seriam logo xpaãos por que eles nõ teem nem emtendem em nhuu[m]a creemça segº pareçe,

na história de uma cruz compartilhada com cafres pacificados, encontrada na *História Trágico-Marítima*,

[a Cruz das contas] era o sagrado penhor, que lhe deixaria da sua amizade, ao qual fizesse a mesma reverência, que vira fazer aos nossos. Tomou-a o bárbaro, e com semelhante acatamento a beijou, e a pôs aos olhos, e assim o fizeram todos os outros negros, (HTM, II 621)

na função da língua portuguesa na *Crónica de Guiné* de Zurara,

... tanto que estes avyam conhecimento da linguagem, com pequeno movimento se tornavam xpaãos, e...moços e moças, filhos e netos daquestes, nados em esta terra, tam boôs e tam verdadeiros xpaãos, como se decenderom, do começo da ley de Xpó, per geeraçom, daquelles que primeiro foram bautizados, (*Crónica*, 135)

e na história da visita ilusória que Vasco da Gama faz a um templo hindu, que acreditava ser uma Igreja, onde observou santos bizarros e recebeu a marca de cinza na testa,

...estes nos lançaram agoa benta, dam hu~ barro branco que os x'stãos desta tria acostumã de pôor e~ as testas e nos peitos e derredor do pescoço e e~ os buchos dos braços... e outs mojtos mujtos santos estavam pintados ~pilas parredes daigreja os quaes tinham dia de moas... e cada santo tinha quato e cinco braços... . (*Diário* 40-41)

A maleabilidade e a capacidade de adaptação do material e das práticas folclóricas através dos espaços culturais do império é um tema de interesse para a história e artes sociais, como demonstra a continuidade e a coesão da vida comunitária no espaço e no tempo. A cultura popular das viagens está fortemente ligada a uma população indo-portuguesa (inclusive africana) que vivia sob a protecção e debaixo dos muros dos fortes portugueses. Os limites restritos dessas comunidades podiam sofrer a transgressão de *tangos -maos* ou *lançados*, que «foram completamente assimilados pelos nativos, prescindindo de roupas, tatuando-se, falando os dialectos locais e participando até em ritos e celebrações feiticistas» (Boxer, *Império*, p. 53). Mas o padrão cultural das viagens é extremamente

focalizado e replicativo; depende do movimento, da continuidade e da semelhança estrutural de uma geografia cultural e religiosa homogêneas, na qual uma população mista, porém estratificada, foi transferida, viajando distâncias enormes por mar. Uma «cultura viajante de casa», centrada nas naus (Blackmore, p. 63), define a categoria barroca do universal local, que se aplica ao mundo das viagens portuguesas. Em Malaca, por exemplo, uma população dispersa de descendentes multi-étnicos do império foi recentemente identificada pela denominação de «filhos d'Albuquerque» (Sarkissian, 2000).

A persistência e a sobrevivência da literatura folclórica naquela comunidade pode ser confirmada e constatada ao examinar as colecções de lingüístas, etnógrafos e missionários que pretendiam fazer um pano-rama e uma descrição dos «dialectos» portugueses sobreviventes, desde a África até a Oceânia: «O artista ou o ethnologo, que se encarregasse de coordenar em um quadro seguido todos esses retalhos do coração do nosso povo, faria um rico monumento ao mesmo tempo esthetico e historico» (Vasconcellos, p. 143). Esses trabalhos, que começaram a meados do século XIX e se estenderam até ao século XX, destinavam-se a recuperar e a documentar as práticas literárias e lingüísticas que remon-tavam à presença mais remota dos portugueses no além-mar. A *Década VII* de Diogo do Couto (capítulo 32, 1571), por exemplo, sugere a presença de um romanceiro marítimo, citando um refrão de Damão: “um menino de apellido Veiga, tocava n'uma harpa, entoando os cantares de um romance hespanhol, “Entran los griegos en Troia/Tres a tres y quatro a quatro...”. O “Cancioneiro Musical Crioulo”, publicado na revista *Ta-Ssi-Yang-Kuo* (c. 1900), representa o interesse científico daquele tempo em coleccionar e documentar os traços ainda existentes da língua, literatura e folclore de expressão portuguesa, ao longo da geografia das viagens. Os dialectos asiáticos, africanos e indo-portugueses foram assiduamente coleccionados por etnógrafos e lingüístas, tal como Hugo Schuchardt (1842-1927), Monsenhor Sebastião R. Dalgado (1855-1922), Adolfo Coelho (1847-1919), José Leite de Vasconcelos (1858-1941), Tavares de Mello, Pe. António da Silva Rego (1905-1986) e outros (Cf. Jackson, *Sing*, 1990). As suas notas e trabalhos, publicados entre 1882 e 1942, seja em forma de livro ou em revistas tais como a *Revista Lusitana* (Porto) e *O Oriente Portuguez* (Goa), documentam os versos tradicionais da literatura fol-clórica e religiosa. Mesmo que essas colecções tenham sido complementadas pela pesquisa de campo, mais recente, no subcontinente indiano e o sul da Ásia (Clements, Jackson, Smith, Baxter, Tomás, Sarkissian), ainda são fontes importantes para a documentação do intercâmbio da religião e literatura folclórica no império marítimo português. A natureza religiosa da sua cultura primitiva pode ser detectada das práticas folclóricas atuais, formas sobreviventes que permaneceram fortes até ao fim do século XIX e continuaram a existir, fragmentariamente, até à primeira metade do século XX.

### **Versos Populares e Rimas**

Os versos populares em Portugal e as cantigas da tradição oral expressaram, dizia-se, as dimensões plenas da vida e da psicologia do povo:

Habitado a ver o seu eu em toda a parte, e a julgar o exterior por si, o povo personifica a Natureza a cada passo nas cantigas: invoca os astros, os rios, os montes e os valles; attribue as flores uma vida como a d'elle, identifica com ellas a pessoa amada, e conta-lhes os soffrimentos e segredos proprios; convive com os animaes, pede ao rouxinol que com o seu canto não acorde a menina que ainda dorme o primeiro somno da noute, falla aos peixes e conversa com os bois. A Natureza toda é um grande scenario de que se elle aproveita quando precisa.

Mas a lyra popular não se inspira unicamente nos factos naturaes: a vida moral, os usos, as superstições, as crenças, a lucta pela existencia, as esperanças, os desenganos... tudo alli está representado. (Vasconcellos 143)

A adaptação de quadras dos versos populares a temas e contextos religiosos chegou a ser uma técnica principal para a criação de uma expressão literária duradoura e a formação da identidade das comunidades através do amplo mundo das viagens. O verso popular cantado - assim como o traje, a língua, a cozinha, a fé católica e uma identidade miscigenada - foi inculcado na mente popular por um sem-número de repetições e a performance, até constituir um arquivo da sua identidade e uma testemunha da fé. A escrita e a identidade estão ligadas pelas quadras de verso popular, de tal maneira que o texto sai directamente da experiência física:

O papel com que te escrevo  
 Sae-me da palma da mão  
 A tinta sae-me dos olhos  
 A penna, do coração. (Vasconcellos 146)

Dentre as colecções de verso no Sri Lanka na primeira década do século XIX, Tavares de Mello inclui a “Cantiga per São Francis” (“Folk-Lore Ceilonense,” 1907) que, segundo a tradição, o Santo compôs e ensinou às crianças para cantarem antes e depois do catequese. Trata-se de uma rima de contar, cujo refrão de neologismos rimados, “Si varán-sarán,” revela um auxiliar de memória desconhecido e puramente eufónico, seguido por uma fórmula emprestada da poesia lírica medieval, “minha Senhor”. Cada quadra começa com versos idênticos rimados, cujo ritmo e cuja musicalidade em si mesmo constituem o seu significado:

Quem tem per vós, quem tem per nós.  
 Varán sarán *Huma*  
 Huma nossa Criador,  
 Si varán sarán, minha Senhor.

Por um mecanismo mnemónico repetitivo de substituição simples, a cantiga expõe e ensina doze artigos da fé:

Huma nossa Criador...  
 Dôs péders de Moyses...

Tres Patriarchos de Deos...  
Catro Evangelists de ley...  
Sinco chagas de o Christo...  
Seis jares de Cannah...  
Sete Sacraments de o Sinhor...  
Oito bemaventures de Monte...  
Novi anjo-chusmos de o céu...  
Dez mandamentos de Deos...  
Onze mils de virgins...  
Dozi apóstolos de Jesu-Christo....

José Leite de Vasconcelos reparou na semelhança desta cantiga cinglaesa à prece conhecida em Portugal por *Anjo Custódio*, sobre a qual Adolfo Coelho publicara um estudo no primeiro volume da *Revista Lusitana* (1887-89: 246-49).

O estudo de Adolfo Coelho menciona a colecção prévia de diversas versões da prece, conhecida por S. Cypriano ou S. Custódio através da Europa. Deve-se rezar certas quadras à meia-noite para poder converter os moribundos,

Quatro quartos tem a lua  
Nove raios tem o sol.  
Arrebenta, diabos e diabas!  
Qu'esta alma não é tua,  
ou para conquistar os diabos no inferno:  
Doze restes tem o sol  
E doze restes tem a lua.  
Arrebenta para ahi diabo  
Qu'esta alma não é tua.

Coelho reproduz uma versão alemã (1869) e analisa um conto folclórico grego, no qual o herói deve decifrar dez enigmas colocadas por um dragão, ou ser devorado. Há versões no italiano e outra espanhola, na forma de uma rima infantil na Extremadura, porém Coelho pensa que há uma origem comum a todas, possivelmente do árabe. As três versões coleccionadas em Portugal têm rimas de contar e refrãos repetitivos que comunicam os fundamentos da fé, como na “Cantiga per São Francis”:

A primeira é a casa de Jerusalem  
As duas são as duas taboas de Moysés  
As tres são as tres pessoas da Santíssim Trindade  
As quatro são os quatro evangelistas  
As cinco são as cinco chagas do Nosso Senhor Jesus Christo  
As seis são os seis círios bentos  
As sete são os sete sacramentos  
As oito são as oito bemaaventuranças

As nove são os nove mezes  
 As dez são os dez mandamentos  
 As onze são as onze mil virgens  
 As doze são os doze apóstolos.

Esse verso folclórico, conhecido em toda a Europa, serviu de modelo literário para a conversão religiosa durante as viagens. Na Índia Portuguesa adaptavam-se quadras folclóricas vindas dos Açores e de Cabo Verde como forma de louvar e dialogar com os Santos, como na “Cantiga de Negapatão” de Dalgado, de um porto na costa coromandel ao sul de Chennai:

Sinhorá Saôdi!  
 Né áltu cheralá,  
 Avarí d’ós bráçu  
 Par mi dá ung esmolá.

Sinhorá Saôdi!  
 Sinhorá Vellengani!  
 Sinhorá Saôdi!  
 Mostrá bós miláagri,

Sinhor de Restádu!  
 Né áltu palácia;  
 Cantigas ló cantá eu  
 Ne vocé’s presença. (1917: 44-45)

Essa saudação entoava-se na capela popular de Velangani, dedicada a N. S. de Saúde, comparável a N.S. de Lourdes, a quem o povo atribuíra milagres, sendo procurada pelos miraculados.

### **A Devoção e os «Dialectos» Crioulos**

A literatura folclórica peninsular adaptava-se perfeitamente a uma população na Índia Portuguesa que falava uma língua de base crioula africana, usada pelos numerosos escravos e criados, vindos de múltiplas áreas geográficas, que serviam aos centos nos conventos (Dalgado, «Berço,» p. 113). As devoções aos Santos e os festivais religiosos eram ocasiões e contextos para a revitalização e adaptação de rituais portugueses: «Poucos assumptos haverá que se prestam tanto a um estudo de psychologia popular como o dos santos favoritos e o das suas festas» (Branco, p. 291). No Convento de Santa Mónica, em Velha Goa, as criadas africanas, que falavam um crioulo indianizado, eram muito mais numerosos do que as noviças ou freiras, e aprendiam dos padres as canções no crioulo que cantavam nas festas religiosas (Santa Maria, 1699). Um exemplo é a *Cantiga de S. João*, coleccionada e publicada por Dalgado («Berço,» 1919):

Amanhã é S. João,  
Grande di em nosse terra,  
Toda a festa se encerra  
Na barriga, na barriga.

As quadras descrevem com humor o preparo de frutas e doces goeses no Convento,

Eu tá fallá, certo, certo,  
Vamos fazê um merenda  
De tudo coiza, que tem de venda,  
De fugão, de fugão,

que se comiam em excesso nas festividades de S. João:

Janón e Manón  
Cinc jac já deu fim;  
Janón tem com febre  
E Manón com mordechim.

Dalgado observa que o poema equivale a um drama religioso culinário, com um elenco feminino. A preparação de doces refinados, como *aluá* e *báji*, era uma especialidade do Convento até ao fim do século XVIII, cujos produtos se comparavam favoravelmente, na sua opinião, às confecções de certas especialistas em Portugal. No Convento de Santa Mónica, a devoção a S. João reflectia a assimilação de tradições folclóricas portuguesas. As escravas afro-asiáticas reinventavam as cerimónias culinárias e musicais portuguesas numa língua híbrida e com ingredientes indo-portugueses. As receitas preparadas nesse Convento goês do século XVII epitomizam a rápida adaptação e divulgação de práticas culturais através do império, de Macau a Bahia. A cozinha e o catolicismo uniam-se na poesia culinária da devoção a S. João.

A devoção a São Gonçalo de Amarante em Damão, no dia 10 de Janeiro, remonta a quase 400 anos, com amplas doses de irreverência e de humor em homenagem ao Santo (Moniz, «Devoção», 1910), sobretudo depois de uma «farta refeição e uma generosa pinguiha...». Começando com a chegada dos portugueses à Índia, esses versos populares, com a sua fé honesta e simples, pedem ao Santo dar filhos, amantes e maridos a todos aqueles que são infelizes no casamento ou viúvos:

S. Gonçalo de Amarante  
Cazamenteiro das velhas,  
Porque não cazay as môças  
Que mal vos fizerão elas?  
Ay Jesus! Ay Jesus!

Moniz compara a comicidade e o humor sardónico desses versos a lendas orientais. Os versos rústicos espalhavam-se a tal ponto nas igrejas e nas procissões religiosas que

finalmente o Arcebispo de Goa proibiu o seu uso. Na sua época, a devoção a São Gonçalo representava a confluência do humor popular, nos temas de fertilidade e erotismo, com a prática religiosa:

São Gonçalo de Amarante  
 Ja vos tenho promettido  
 Dai-me por vosso milagre  
 Hum rapaz para meu marido.

S. Gonçalo de Amarante  
 Abaixay-me esta barriga,  
 Não sei o que trago dentro  
 Se he rapaz ou rapariga.

As quadras também referem à tragédia das mulheres sem filhos ou viúvas:

S. Gonçalo de Amarante  
 Estou em desesperação  
 Com a morte do meu marido  
 Fiquey sem consolação

S. Gonçalo de Amarante  
 Declaro-vos o meu empenho,  
 A muitos annos que sou cazado  
 Ainda hum filho não tenho.

Aquelas que faziam promessas ao Santo amarram uma fita azul a uma imagem levada aos seus oratórios, que só se retirava quando os seus desejos fossem realizados, uma prática comparável ao uso da fita de Bonfim em Salvador da Bahia, actualmente.

Em igual sentido, a preocupação com a procura de uma noiva ou esposa ideal torna-se também o tema de uma canção humorística de devoção a Santo António, publicada em português numa revista de Mumbai (Bombaim), o *Anglo-Lusitano* (No. 470, 4 de Julho de 1895), na qual o narrador pede a intercessão do Santo para livrá-lo da tentação a nunca se casar:

O! meu rico Santo Antonio  
 Santinho do coração  
 Attendei ao meu pedido  
 Qu'eu faço-o com devoçam.

Livrae-me, santinho q'rido  
 Das tentações do demonio,  
 Que elle nunca me tente  
 A não querer o matrimonio.

Não penseis que ha de ser feio  
Há de ter muito gagé  
Ricas bordaduras de ouro  
Em setim côr de café

E no dia tão desejado  
Em que eu der a minha mão,  
Vos renderei muitas graças  
Em fervorosa oração  
Fazei me pois, o milagre.

Que prometto meu santinho,  
Fazer mais uma fogueira  
De alecrim e rosmaninho  
E ao meu primeiro filho  
Chamarei sempre: Antoninho.

Um modelo português da tradição oral para as cantigas satíricas e devocionais encontra-se no festival da «Senhora do Couto», celebrado no antigo convento abandonado de Nabainhos no dia da Ascensão, quando as jovens pedem à Virgem intercessão para que se casem sem demora:

Senhora do Couto!  
O' rosa encarnada!  
Sois a mãe de Deus,  
Nossa advogada.

Que rosa é aquella  
Que está na roseira?  
Senhora do Couto  
Vestida de freira.  
(J. C., «Cantigas,» 255-56)

A dimensão carnavalesca dessa devoção ocorre numa quarta-feira, quando os rapazes presentes atiram formigas para os altares onde rezam as moças. O humor erótico e lingüístico juntam-se no nome «Couto», que se usa tradicionalmente no lugar de «coito», sem ser uma referência consciente ao seu significado original.

## O Teatro

O teatro religioso nas naus da *carreira da Índia* (Martins, *Teatro*) foi de grande influência para a arte da imitação e representação. A peça “Milagre de Santa Apolónia”, que tipifica esse teatro, é emblemática da dialéctica barroca da perda da identidade física e da procura da salvação. Dramatiza as cenas horríveis de torturas sofridas pela Santa,

na presença do imperador, senhoras da corte e os burgueses, sentados entre o Céu (com anjos e músicos) dum lado, e o Inferno (com diabos) do outro. Apresentando o tema do martírio dos inocentes, sobretudo de mulheres jovens, a peça exemplificou aos viajantes a confluência do sacrifício e do domínio colonial, a mutilação do corpo e o martírio dos Santos. As peças da *carreira* incluíam índios, Santos, diabos e príncipes ou imperadores romanos, com batalhas no palco que serviam para ensinamento de alegorias morais, de fonte medieval.

As peças produzidas nas naus adaptavam-se às línguas e aos povos do império marítimo, chegando a ser a forma preferida de educação religiosa. Os temas principais desse teatro fundavam-se nos romances de cavalaria e nas tragi-comédias (Figueiredo). As obras escritas em Goa sobre a vida dos Santos e cenas bíblicas foram encenadas para grandes plateias no Sri Lanka (Goonatilleka, 1970). Uma peça em tamul sobre a vida de Santo Eustáquio, com imperadores de Roma como personagens, foi traduzida ao cingalês. Os temas cavaleirescos no teatro religioso, escrito na Índia por padres, evidenciam-se no *Chivattu Natakam*, uma ópera dramática de Cochim, Kerala (Raphy, 1969). Um dos temas preferidos era Carlos Magno, e a encenação recriava os seus feitos corajosos, numa dança musical no estilo do teatro folclórico, durando da meia-noite até ao amanhecer, com fantasias que reproduziam capas greco-romanas. Os textos primitivos estavam escritos em tamul nos séculos XVI e XVII, servindo de veículo para a tradução de romances e da poesia folclórica europeia, para a população católica do Sul da Ásia.

O teatro de catequese era um dos géneros praticados por José de Anchieta (1534-97), notável pela pesquisa lingüística ao serviço da fé, levando-o a compor textos dramáticos para os povos indígenas e colonos na missão, em cenas breves com diálogo em língua geral (Tupi-Guarani). Para o grande público - colonos, soldados, marinheiros, mercadores, padres - Anchieta escreveu peças multilíngües de devoção em tupi, português e espanhol, evitando o uso do latim. Preparadas para ocasiões religiosas, essas peças eram realizadas ao ar livre e incluíam outros géneros, desde o canto a canções e danças. São comparadas aos autos de Gil Vicente, pela mistura macarrónica de línguas, tribos, ordens religiosas e tipos sociais, associando a alegoria religiosa a um interesse literário em língua e expressão formal (Picchio, *Historia*, p. 79). “O Auto de São Lourenço” é comparável, em vários detalhes, à opera dramática de Kerala. Apresentado em Niterói no ano de 1583, principalmente em tupi, os diabos Guaixará, Aimberê e Saravaia conseguem queimar os imperadores romanos Décio e Valeriano, os responsáveis pelo martírio de São Lourenço, antes de ser conquistados pelos anjos e santos numa batalha entre o bem e o mal:

### SÃO LOURENÇO

Quem és tu?

### GUIXARÁ

Sou Guaixará embriagado,  
sou boicininga, jaguar,  
antropófago, agressor,  
andire-guaçu alado,  
sou demônio matador. (Anchieta 74)

AIMBIRE

Vinde aqui  
e aos malditos conduzi  
para em bom fogo queimarem,  
seus corpos sujos tostarem,  
na fresta em que os seduzi  
para cozidos bailarem. (112-13)

TEMOR DE DEUS

O inferno  
com seu fogo sempiterno  
Já te espera  
se não segues a bandeira  
da cruz,  
sôbre a qual morreu Jesus  
para que tua morte morra. (117)

Entre os mecanismos usados para chegar à mensagem de conversão e salvação católicas constam avisos, batalhas e ameaças de pena corpórea.

Em Dezembro de 1637 Peter Mundy assistiu a uma peça encenada por mais de cem crianças no Colégio dos Jesuítas de Macau, que fazia parte do programa académico das escolas religiosas primária e secundária:

...uma dança chinesa interpretada por crianças vestidas com fatos chineses; uma batalha entre os Portugueses e os Holandeses num bailado...; outra dança de caranguejos grandes...com muitos rapazes tão bem disfarçados e com tanta graça que cantavam todos e tocavam instrumentos como se fossem outros tantos caranguejos...; outra dança de crianças tão pequenas que quase parecia impossível que pudessem ser dançada por elas...Finalmente uma palhaçada em que um deles (o que havia desempenhado o papel de Francisco Xavier) demonstrava tal destreza com um tambor...As crianças eram muitas, muito bonitas, e muito ricamente ornamentadas tanto no vestuário como nas jóias preciosas...Jesuítas...são os tutores e têm a seu cargo a educação dos jovens e das crianças desta cidade, especialmente dos de qualidade. O teatro teve lugar na igreja e toda a representação foi realizada com a maior exactidão. Nem um entre tantos (embora se tratasse de crianças e a peça fosse longa) esteve muito for a do seu papel. Porque de facto estava no palco um Jesuíta que as orientava quando era necessário. (Boxer, *Império*, pp. 388-89)

Encenações complexas de peças de teatro continuavam nos colégios jesuíticos através do mundo luso, na maior parte escritas e faladas em latim, como a peça apresentada diante do Vice-rei em Goa em Outubro de 1558, sendo que “tudo correu muito bem, e muito certinho...” (Boxer, *Império*, p. 389).

A continuação contemporânea dessa tradição teatral na educação religiosa ocorreu no espectáculo de 1953 em Malaca sobre a vida de S. Francisco Xavier em Malaca, na

China e Goa, para comemorar o quarto centenário da sua morte. As escolas missionárias organizaram a procissão de grande escala com cenas dramáticas tiradas da vida do Santo:

Quase a comunidade euro-asiática inteira de Malaca tomou parte na produção. Participaram jovens e velhos, homens e mulheres. Aqueles com boas vozes ou talento para dançar se apresentaram e foram selecionados para o Grupo de Coro e Dança. Jovens alunos com preparação musical que tocavam um instrumento ensaiaram para a orquestra sob a batuta do Pe. Michael. Sessenta fantasias para os atores e as atrizes no “Espectáculo” chegaram especialmente de Portugal enquanto costuraram as outras as freiras e acólitas das escolas católicas e das igrejas, respectivamente. As cores e os desenhos dos trajes portugueses das Cortes do século 16 eram ricas e vibrantes, que os *Kristangs* sentiam orgulho a vestir. (Marbeck 7-8)

Começou o espectáculo quando o Arcebispo de Malaca recebeu a Relíquia de S. Francisco Xavier, trazida de Macau para a ocasião, e levou-a da Igreja de S. Francisco Xavier às ruínas da catedral no Morro de S. Paulo, seguido em procissão pelas «Irmãs de Igreja» e as freiras do Convento do Sagrado Infante Jesus. O elenco, actuando como se estivesse num teatro ao ar livre, representava um corte vertical da sociedade colonial: marinheiros portugueses, damas da corte del-Rei de Portugal, a elite reinol, viúvas pobres e os doentes, e uma imagem de Nossa Senhora. Como num entremez, um ator representando D. Álvaro da Gama disputava a viagem a China com o Santo. S. Francisco recusou a morte a filha de uma pobre viúva, antes de subir ao Céu com os anjos e Santos, numa grande cena final em que o elenco inteiro do espectáculo participava (Marbeck, pp. 9-16).

O drama do teatro público em Malaca, cuja personagem principal é a Relíquia do Apostolo das Índias, completa o círculo da viagem deste género, depois de haver servido por mais de 400 anos como veículo para a instrução religiosa e dramatização metafórica. Da mesma maneira da peça «Milagre de S. Apolónia», representada nas naus, o espectáculo de 1953 trata os temas da perda de identidade e da autonomia física, do sacrifício e martírio, e da mutilação do corpo. Espelhando a peça do século XVI, lembrada pelas fantasias e pelo cenário histórico, o novo espectáculo leva todas as classes sociais ao Céu e atribui a sua salvação à perfeição, ao domínio completo da fé e à comunhão da comunidade com a Relíquia Sagrada. O emprego da língua *Kristang* no teatro de rua é comparável ao emprego de dialectos e expressões populares no teatro peninsular medieval, assim como o equivalente do uso de língua geral nas peças de Anchieta no Brasil.

### **Parábolas, Provérbios e Adivinhas**

Parabolas, provérbios e adivinhas folclóricas nos dialectos crioulos dos territórios portugueses, muitos de origem bíblica, têm ampla representação nas colecções linguísticas no fim do século XIX. O material folclórico e bíblico foi traduzido para o crioulo, que por sua vez se tornou a língua usada no serviço religioso nas comunidades. Na série de estudos “Kreolische Studien”, Hugo Schuchardt reproduz variantes da parábola do Filho Pródigo: “A Parábola de o filho prodigo” no crioulo de Ceilão e “Parab d’um filh extravagant” de Diu (1883), seguidos por “Filh prodigo’s parabol” de Mangalor (1884),

enquanto Dalgado reproduz a parábola no crioulo «norteiro» e no dialecto de Damão (“Norte,” pp. 193-95):

Um homm tinh doiz filh:

Jæ fallou par su pai aquêl mais píquin, que da-cá su quião que ta pertencê a êll. E êll já repartiú por tud doiz filh tud quant tînh....

Mais log que vêo est ós filh que já gastou tud quant tinh com mulher mulher de má vid, log já mandou matá cabrit gord.

Então su pai já fallou: Filh, ós sempr tem junt de mim e tud de mim é de ós:

Er preciz fazê banquet e função parqui est ós irmão tinh morrid e agor já ficou viv: tînh perdid e achou. (Schuchardt 1883).

Schuchardt faz recolha de provérbios de Solomão no dialecto de Cochim:

Homen misericordiozo faze bem por sua mesmo alma.

Misericordia dos malditos he cruel

Melhor correcção aberto do que amore escondido

Caminhos das loucas he direito na sua mesmo olhos. (Cochim, 809)

As recolhas de folclore do Ceilão de Tavares de Mello são ricas em máximas e provérbios:

Amoroso palavers sem obre tem como o casca sem miólo.

Goldice te rompê sua sáco

O pastro despôs de fugi não valê per fichá gaiola.

Verdadêro relígio tem o fundamento de o sociedade. (1907: 111-13)

Dalgado reuniu provérbios de Damão:

Ant qui caz vêj qui faz

Ganhá óss, had cumê João da Cós

Atrá pedr, escondê mão. (1903: 688)

Na revista *Ta-Ssi-Yang-Kuo*, as adivinhas apresentadas no dialecto de Macau podem ser encontradas através dos enclaves portugueses na Ásia. Contam-se as seguintes entre as poucas que se referem à religião, sendo que a maioria trata da flora e fauna locais:

Ung-a ezercito

de 56 soldado

e 6 capitão,

cô ung-a bandêra

de christão

*Rozario*

Quim fazê nadi lográ

Quim lográ non pôde olá

Quim olá lôgo churá

*Sepultura*

Arto, artura,  
 Largo, largura,  
 Cortá sem tesora                      *Céo*  
 Cosê sem agula

Filo dale mái  
 Mãi berá.                                  *Sino*  
 “Folk-lore” macaista (516)

### Multilingüismo, Crioulização e Tradução

O emprego do português crioulo por missionários tornou-se essencial para a comunicação com os diversos e numerosos povos nos territórios de além mar; os textos religiosos escritos em crioulo ajudavam essa língua a sobreviver e entrar no século XX. Os missionários portu-gueses em Malaca compunham textos em *kristang* ainda no fim do século XIX, assim como o fizeram os padres goeses no Ceilão, desde a época do Pe. Joseph Vaz (no Ceilão 1687-d.1711), sendo também a prática da Igreja Holandesa Reformada de Colombo. A Wesleyan Mission Press no Ceilão e a London Missionary Society em Malaca, traduziam e publicavam textos religiosos no português crioulo desde as primeiras décadas do século XIX, enquanto ensinavam a língua aos seus missionários. A *Via Sacra*, traduzida para *kristang* e publicada por Silva Rego, representa uma cerimónia observada em 1929, se bem que o rito continuou até a década de 1940. Considera-se o texto uma aproximação correcta à língua actual dos falantes do crioulo e, portanto, um documento válido nessa língua (Baxter, Introduction, p. 40):

#### Acto di Contrição

Senhor meu Jesus Cristo, bôs já andá este caminho di cruz, já tomá riba de bôs sua ombro aquele pesado cruz, n’ali já morré pra salvá com eu.  
 Tudo sangue já sai di bôs sua corpo pra lavá eu sua pecado. Eu tem ungha filo ingrato qui já bai para lonzi de bôs na caminho de perdição, mas agora minha Pai amoroso eu bem di torná pra buscá com bôs... (Silva Rego, p. 251)

Em cartas que descrevem os crentes e a língua nas igrejas protes-tantes em Batávia (Jakarta) nos séculos XVII e XVIII, destaca-se o uso do português crioulo como *lingua franca* para o serviço religioso através da Ásia, bem depois do fim do domínio português em meados do século XVII (Huet, 1909). Em 1634, o português crioulo foi a primeira língua usada para o culto, havendo chegado com religiosos da Índia. A construção da *Portugeesche Buitenkerk* começou em 1693 em Batávia. Depois de o Governador ter recebido um pedido para substituir a língua da Igreja pelo malaio, os padres portugueses defendiam vigorosamente a sua língua, fazendo algumas observações que realçavam a etnicidade e a origem geográfica da população que falava o dialecto crioulo:

Toutes ces personnes d’origine orientale, qu’elles soient plus ou moins nombreuses, ne parlent pas le malais mais le portugais, n’étant pas admises à apprendre [les éléments

de] la religion chrétienne si elles ne parlent et comprennent le portugais, autrement on ne les admet pas; celles qui sont nées ici parlent le portugais comme leur langue maternelle, dès leur première enfance.

Les Orientaux, nouveaux arrivés, ne savent pas le malais, mais leur langue originaire; dès qu'ils se trouvent parmi les Chrétiens, ils se hâtent d'apprendre le portugais, afin de pouvoir converser avec leurs seigneurs et leurs co-esclaves...

La langue portugaise journalière n'est pas seulement parlée familièrement et parmi les esclaves dans les familles qui viennent de Ceylan et de la Côte, mais (1) Universellement par les propriétaires d'esclaves et leurs enfants dans les relations journalières avec les esclaves et les Chrétiens indigènes. (Huet, 151-153)

[Todas essas pessoas de origem oriental, que são mais ou menos numerosas, não falam o malaio mas o português, não sendo admitidos à aprendizagem dos elementos da religião cristã se eles não falarem e entenderem o português, de outra maneira não são admitidos; aqueles que nasceram aqui falam o português como língua nativa, desde a infância.

Os Orientais recentemente chegados não sabem o malaio, mas a sua língua original, como eles se encontram entre Cristãos, têm que aprender o português para poder conversar com seus senhores e seus co-escravos...

A língua portuguesa diária não é falada somente entre familiares e por escravos nas famílias que vieram do Ceilão e das Costas da Índia, mas universalmente pelos donos de escravos e pelos seus filhos nas relações diárias com os escravos e os Cristãos indígenos. (Huet, 151-153)]

Schuchardt e o viajante Nicolas de Graaff observam correctamente que não somente as mulheres de casa em Batávia usavam o português crioulo para falar com os escravos, mas todos aqueles de origem castiça ou mestiça usavam o crioulo entre si. Os padres pensavam que o malaio acabaria, por fim, por servir melhor para ensinar a doutrina cristã, uma vez que o crioulo usado na missa não correspondia à fala popular da rua ["Et une fois ces personnes habituées à la prédication aussi bien en malais qu'en portugais, le temps fera voir si elles ne comprendront pas mieux la doctrine chrétienne en malais qu'en portugais..."] ["E uma vez as pessoas habituadas ao serviço tanto em malaio quanto em português, o tempo fará ver se elas não compreendem melhor a doutrina cristã em malaio do que em português..."] (Huet, 152)]. Os seus documentos fornecem provas, não obstante, como confira Huet, que as escravas domésticas em Batávia faziam parte do povo misto criado pelas viagens, chegando do Arquipélago Indiano e falando um português crioulo generalizado como língua materna (Huet, 161-62).

### **Uma Comunhão da Escrita**

Os géneros da tradição folclórica portuguesa, traduzidos para português asiático, foram enraizados nesse povo euro-asiático pelas ordens religiosas e bem integrados na literatura católica, que por sua vez influenciou todo serviço religioso cristão na Ásia até ao fim do século XVIII. A escrita em si foi um tema do mundo marítimo português, pare-

cendo afirmar o concerto barroco de água/tinta e identidade/fé que circunscrevia a nova etnicidade, a língua crioula e a expressão religiosa no mundo das viagens portuguesas. A escrita é a chave de uma advinha encontrada em Damão:

Varj branc, sement prê, ponh cum mum (mão) e panh cum boc. –*Escripta*.  
(«Dialecto Indo-Português de Damão,» 688)

Uma quadra popular de Damão representa aqueles que esperavam na periferia do império por uma comunicação da metrópole:

Se fôres para o Reino  
Escrevei-me de caminho  
Se vos faltar papel  
Escreve nas azas de hum passarinho.  
(Moniz, “Devoção,” 1910)

Espelhando o papel da natureza no verso folclórico português, a flora e fauna da «cultura viajante de casa» mudam, adaptando-se e transformando-se em instrumentos com que os religiosos comunicaram uma vivência pessoal e confessaram a fé:

O mar foi a tinta  
Peixe foi escrivão  
Só para escrever  
Mal de coração.  
(Jackson, *Desta Barra Fora*, p. 18.)

Esses versos no Crioulo espelham aquele sentimento com que Fernando Pessoa evocou os perigos do mar e as grandezas do espírito :

Ó mar salgado, quanto do teu sal  
São lágrimas de Portugal!  
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,  
Quantos filhos em vão rezaram!

Quantas noivas ficaram por casar  
Para que fosses nosso, ó mar!  
Valeu a pena? Tudo vale a pena  
Se a alma não é pequena.  
Quem quer passar além do Bojador  
Tem que passar além da dor.  
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,  
Mas nele é que espelhou o céu.

## Apêndices

### I.

Tavares de Mello

«Folk-lore Ceilonense.» *Revista Lusitana X* (1907): 107-110.

“Cantiga per São Francis”

“Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán sarán *Huma*.  
Huma nossa Criadro,  
Si varán sarán, minha Senhor...”

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán, saran *dôs*,  
Dôs péders de Moyses,  
Huma nossa Criador,  
Si varán sarán, minha Senhor.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran *tres*,  
Tres Patriarchos de Deos,  
Dôs pedres de Moyses,  
Huma nossa Criador  
Si varán sarán, minha Senhor.

Quem tem per vós, quem tem per nós  
Varán saran catro,  
Catro Envangelists de ley,  
Tres Patriarchos de Deos,  
Dôs pedres de Moyses,  
Huma nossa Criador,  
Si varán sarán, minha Senhor.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran sinco,  
Sinco chagas de o Christo,  
Catro Envangelists de ley,  
Tres Patriarchos de Deos,  
Dôs pedres de Moyses,  
Huma nossa Criador,  
Si varán sarán, minha Senhor.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran seis,  
Seis jares de Cannah,  
Sinco chagas de o Christo,

Catro Envangelists de ley,  
Tres Patriarchos de Deos,  
Dôs pedres de Moyses,  
Huma nossa Criador,  
Si varán sarán, minha Senhor.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran sete,  
Seis jares de Cannah, etc.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran oito,  
Oito bemaventures de Monte,  
Sete Sacramentos de o senhor, etc.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran novi,  
Novi anjo-chusmos de o céu,  
Oito bemaventures de Monte, etc.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran dez,  
Dez mandamento de Deos,  
Novi anjo-chusmos de o céu, etc.

Quem tem per vós, quem tem per nós,  
Varán saran onze,  
Onze mils de viriador,  
Dez mandamento de Deos, etc.

Quem tem per vós,  
quem tem per nós,

Varán saran dozi,  
Dozi apóstolos de Jesu-Christo,  
Onze mils de virgins,  
Dez mandamento de Deos,  
Novi anjo-chusmos de o céo,  
Oito bemaventures de Monte,

Sete Sacraments de o Senhor,  
Seis jares de Cannah,  
Sinco Chagas de o Christo,  
Catro Evangelists de ley,  
Tres Patriarchos de Deos,  
Dôs pedres de Moyses,  
Huma nossa Criador,  
Se varán sarán, minha Senhor.

(Publicado no *Nacionalista*, n.o 38)

N.B. (47) Diz a tradição que S. Francisco Xavier, quando esteve nessa ilha, compôs esta jaculatória, e a ensinou às crianças para a cantarem no princípio e fim do catecismo.

[A cantiga ceilonense corresponde à oração do Anjo Custódio, muito conhecida em Portugal: vid., a respeito dela, Rev. Lusitana, 1, 246 (artigo de Adolfo Coelho). J.L. de V.]

N.B. (49) Posteriormente ouvi em Goa igual jaculatória em língua vernácula, que também diz a tradição ter sido ensinada pelo Apostolado das Índias (S. Francisco Xavier) às crianças; e vai assim:

*Sang macá, sang macá, quitém têm éco; éco Deu, éco sômôrte, éco bavarto.* (Dize-me, dize-me o que é um: um Deus, uma lei, uma fé)

*Sang macá, sang macá, quitem tem dôni; dôni póttê Moiséle, éco somorte, éco bavarto.* (Dize-me, dize-me e que são dois: duas tábuas de Moisés, um Deus, uma lei e uma fé); etc., até doze.

## II.

Adolfo Coelho, “Notas e Paralelos Folkloricos.” *Revista Lusitana* 1 (1887-89): 246-54.

“Mais tarde dei na *Renascença* 1, 47, a seguinte versão colhida na Foz-do-Douro:

- Simão amigo meu.
- Simão sim, amigo teu, não
- Das doze palavras
- Ditas e retornadas
- Dize-me a primeira.
- A primeira é a casa de Jerusalem,
- D’onde Nosso Senhor Jesus Christo
- Morreu por nós, amén.
- Simão, etc.
- Dize-me as tres.
- As tres são as tres pessoas
- Da Santissima Trindade.
- Simão, etc.
- Dize-me as quatro.

- As quatro são os quatro evangelistas.
- Simão, etc.
- Dize-me as cinco.
- As cinco são as cinco chagas  
De Nosso Senhor Jesus Christo.
- Simão, etc.
- Dize-me as seis.
- As seis são os seis círios bentos.
- Simão, etc.
- Dize-me as sete.
- As sete são os sete sacramentos.
- Simão, etc.
- Dize-me as oito.
- As oito são as oito bemaventuranças.
- Simão, etc.
- Dize-me as nove.
- As nove são os nove mezes.
- Simão, etc.
- Dize-me as dez.
- As dez são os dez mandamentos.
- Simão, etc.
- Dize-me as onze.
- As onze são as onze mil virgens.
- Simão, etc.
- Dize-me as doze.
- As doze são os doze apóstolos.

## II.

Custodio, amigo meu, dize-me lá uma.  
Custodio sim, amigo teu não; a uma eu t'a direi.  
A uma é a Santa Casa de Jerusalem, onde Jesu-Christo nasceu e morreu por nós, amen!  
Custodio, amigo meu, dize me as duas.  
Custodio sim, amigo não, as duas eu t'as direi.  
As duas são as taboinhas de Moysés, onde J.C. poz os seus SS. pés.  
etc.

## III.

Sebastião R. Dalgado  
«Berço duma cantiga em indo-português,» *Revista Lusitana* 22 (1919): 108-114.  
‘Na véspera de S. João Batista

I.

Amiga Janona, ouvi  
Uma couza que eu tá fallá,  
Se querê ouvi, vem cá  
Minhe perto, minhe perto.

II.

Eu tá fallá, certo, certo,  
Vamos fazê um merenda  
De tudo doiza, que tem de venda,  
De fugão, de fugão.

III.

Amanhá é S. João,  
Grande di em nosse terra,  
Toda a festa se encerra  
Na barriga, na barriga.

IV.

Mandá chamá nossa amiga.  
Fanchica e mais Tereza  
Juntamente a comadre Andreza  
Com razão, com razão.

V.

Mesté (a) trezê pilão  
Juntamente *gantanam* (b)  
Para muito arrós pilá,  
E mais moê, e mais moê,

VI

Para muita farinha fazê,  
Para fazê *sandanam* (c)  
*Chitiapo* (d) mais *donclá* (e)  
*Cailoli* e mais *cailoli*. (i)

VII

Mesté fazê assim  
Muito *polé* (f) quente, quente,  
Para comê toda a gente,  
De vontade, de vontade.

VIII

Peixe hade vi de tarde  
Para fazê *bobató* (g)  
Para comê com *putó* (g)  
De canudo, de canudo.

IX

Acabado este tudo,  
Vamos nós faze *singão* (i)  
*Seco-seco* (j) de camarão (2)  
Apimentado, apimentado.

X

Carangueijo bam pizado  
Com Rita mandá frigi,  
Azeite mandá vi,  
De botica, de botica.

XI

Antonia e Antonica  
Para outra iguaria  
Juntamente a Maria  
Cosinheira, cosinheira.

XII

Vamos nós de toda maneira,  
Manga verde mandá trezê  
Para *balchão* (k) fazê  
E mais salada, e mais salada.

XIII

Cebolinha bem picada  
Com pimenta longa bastante  
Bem tá faze Violante  
A nossa laia, á nossa laia.

XIV

Mesté trezê papaia,  
Juntamente manga maduro,  
Figs de horta, duro duro  
E bem grosso, e bem grosso.

XV

Pera hade trezê a moça,  
Pateca, e mais melão,  
Cana, rabão, brindão  
E mais *sengó* e mais *sengó*. (*m*)

XVI

Mesté fallá para mãe Cafó  
Para trezê jaca giraçal,  
Que barica (3) no nosso quintal,  
Tem bastante, tem bastante.

XVII

Jambulão, fruta galante,  
De nós estimado,  
E também recomendado,  
Por Manú, por Manú.

XVIII

Mesté trezê sagú,  
Para nós *chacha* fazê, (4)  
Batata para cusê,  
E mais inhamê e mais inhamê.

XIX

Precisa que também chame  
A baé que vende sura  
Tendo isto segura,  
Tudo tem, tudo tem.

XX

Precisa também,  
Leite que hade tirá  
Leite grosso hade guardá  
Esta noite, esta noite.

XXI

Nessita levá muito açoite.  
Vós outro que não gosta  
De comê meo aluá (5)  
Que eu já fazê, que eu já fazê.

XXII

Ai Jesus, que já esquecê  
Nosso comer de golodis,  
Greande, grande, grande pipis (*n*)  
Quente, quente, quente, quente.  
(6)

XXIII

Acabada toda a gente,  
Vamos nós merendá  
Juntamente corpo lava  
Muito bem, muito bem.

XXIV

Janón e Manón  
Cinc jac já deu fim;  
Janón tem com febre  
E Manón com mordechim.

## Notas

- (a) É mister
- (b) Pedra de moer
- (c) Apa mole que se come com qualquer guisado em lugar de pão
- (d) Outra especie de apa mole.
- (e) Apa grossa cosida com mistura de feijões
- (1) Abreu traduz--*fritada de ovos*. *Cailoli* pode ser tambem apa de farinha com jagra, assada na frigideira, --pan-cake como dizem os ingleses. Parece que nesse sentido se emprega na quadra.
- (f) Outra qualidade de apa mole
- (g) Guisado de peixe
- (h) Apa dura
- (i) Verdura temperada, que é outro guisado
- (j) Guisado preparado com leite de coco e pimenta.
- (2) Tambem se fás de ameijoas e a êle se refere Fernando Lial no seu belo artigo--*O caril*--.
- (k) Acepipe preparado de bilimbim
- (l) ---
- (m) Ervilha
- (3) *Giriçal* e *bárica* são duas variedades de jaca. A *giriçal* (em conc. *Ponós* ou *roçal*) é mole e os bagos tão brandos e sumarentos que não se prestam ao corte e metem-se inteiros na boca. A *bárica* (em conc. *Borcoi* ou *capô*) é consistente e dura; os bagos separam-se inteiros e podem ser cortados.
- (4) Abreu traduz--*merenda de jagra e sagu*--Pode ser tambem de trigo em vez de sagu.
- (5) Abreu tradús--*doce de rolão, manteiga e açúcar*--O arcebispo D. Fr. Manuel de S. Galdino, estabelecendo na sua pastoral de 27 de Julho de 1812, os pratos que devia haver na meza, quando da sua visita ás igrejas, diz «*o doce seja somente alvá que é o mais fácil, comum e mais barato*».
- (n) Outra especie de merenda feita de jagra e coco misturado e metido em forma de recheio numas papas de arrôs cosido e cobertas de folhas de figueira ou outras.
- (o) Outra especie de merenda feita de jagra e coco misturado e metido em forma de recheio numas papas de arrôs cosido e cobertas de folhas de figueira ou outras.
- (6) Indigestão

IV.

António Francisco Moniz, "Ladainha de S. Gonçalo do Amarante em Damão." *O Oriente Portuguez* <Goa>VII 7-8 (1910): 201-209.

1.

S. Gonçalo de Amarante  
Cazamenteiro das velhas,  
Porque não cazay as môças  
Que mal vos fizerão elas?  
Ay Jesus! Ay Jesus!

2.

S. Gonçalo de Amarante  
Hoje he grande alegria,  
Aqui vieram os devotos  
A festejar o vosso dia

3.

S. Gonçalo de Amarante  
Cazay todas as donzellas  
Porque em honra de vosso di  
Mostrão perfeição mais bella.

4.

S. Gonçalo de Amarante  
Quereis as velhas cazar,  
Vem aquy a vossa funcção  
Nem prestão para bailhar.

5.

O! Rainha da Castella  
Manday lançar hum pregão:  
Hajão de cazar as velhas  
Para fazer geração.

6.

Requerem todas as môças  
Por suas petições  
Bêjaamão a Vossa Alteza  
Terra velha não dá pão.

7.

S. Gonçalo de Amarante  
Não atenda as viuas rica,  
Porque ellas com seu dinheiro  
Muy breve cazada fica.

8.

S. Gonçalo de Amarante  
Veja minha humildade,  
Com a morte do meu marido  
Fiquey da tenra idade.

9.

S. Gonçalo de Amarante  
Estou em desesperação  
Com a morte do meu marido  
Fiquey sem consolação

10.

São Gonçalo de Amarante  
Ja vos tenho promettido  
Dai-me por vosso milagre  
Hum rapaz para meu marido.

11.

Se algum rapaz galante  
Hoje de mim agradar,  
Na desejoza esperança  
Mais contente eu heide bailhar.

12.

São Gonçalo de Amarante  
Vós deveis de alembra  
Destes rapazes solteiros  
Que vos vem a festejar

13.

São Gonçalo de Amarante  
Declaro-vos o meu empenho,

A muitos annos que sou cazado,  
Ainda hum filho não tenho.

14.

S. Gonçalo he Santo  
Antes fooy marinheiro  
Muitas embarcações com elle  
Para o Rio de Janeiro

15.

São Gonçalo de Amarante  
Santo de grande primôr,  
Que faz muitos milagres  
Com virtude do Senhor.

16.

Se fôres para o Reino  
Escrevei-me de caminho  
Se vos faltar papel  
Escreve nas azas de hum passarinho

17.

São Gonçalo de Amarante  
Sois meo adorado bem  
Que és tão bello e gentil  
Qum hum defeito não tem.

18.

São Gonçalo de Amarante  
Trazey hum S. Gonçalinho  
Se não poderes com grande  
Trazey hum piquenino.

19.

São Gonçalo de Amarante  
Santo de minha devoção  
day-me hum marido briozo  
da minha satisfação.

20.

São Gonçalo de Amarante  
Santo que Deus confirmou:  
Posto a capa na agoa  
Com ella o rio passou.

21.

S. Gonçalo de Amarante  
Abaixay-me esta barriga,  
Não sei o que trago dentro  
Se he rapaz ou rapariga.

22.

Antendeis os meus ais  
Os meos suspiros e pranto,  
Day-me hum marido rico  
Para vestir um novo manto.

23.

Aqui vierão pagar-vos  
A promessa promettido  
Para vir no outro anno  
Nos braços do meu marido.

24.

A porta vos nasceo roza  
Na cella cravos bicais  
A cabeceira da cama  
Flores com os seos sinais.

25.

São Gonçalo de Amarante  
Santo da nossa devoçnao  
Sois do ceo o esmalte  
E honra da religião.

26.

Milagroso Sam Gonçalo  
Eu dispeço e vos digo:  
Não torno cá outra vez  
Sem trazer mulher comigo.

27.

Hoje á vos vem pagar  
A promessa que eu fiz,  
Com os joelhos em terra  
Com cabeça, boca e nariz.

## **Resumo**

Na evangelização do império ultramarino, as ordens religiosas aproveitaram-se da tradição oral e dos gêneros literários populares da época medieval tardia para fins religiosos. De acordo com a memória que tinham dessa literatura, o clero adaptava as rimas, peças de teatro, canções, fábulas, etc., através do caminho marítimo, criando novos contextos para uma população miscigenada ou mista. O papel da escrita e das tradições literárias populares foi decisiva na formação da expressão religiosa, duma nova etnicidade e língua crioula. Este ensaio presta homenagem ao historiador Charles R. Boxer.

## A TRAVESSIA NOCTURNA DO ATLÂNTICO SUL (1927)

Comunicação apresentada pelo  
dr. Mário Correia, em 11 de Dezembro

### 1927 O Ano do Atlântico

O voo de 20 de Maio de 1927 de Lindbergh com um *Ryan* ligando Nova Iorque - Paris em pouco mais de 33 horas marcou definitivamente o ano e a História da Aviação.

Contudo aviadores portugueses também inscreveram o seu nome nesse mesmo ano na história da aviação com um voo de elevada importância técnica e científica.

Começo pelos antecedentes:

Em 1924 Sacadura Cabral e o mecânico Pinto Correia desapareceram no Mar do Norte a bordo de um hidroavião *Fokker T3* quando traziam o aparelho da Holanda para Portugal. O avião destinava-se ao grande projecto de Sacadura Cabral, a volta ao Mundo.

Dois anos depois da morte de Sacadura Cabral, Sarmento de Beires retomou a ideia da volta ao mundo.

O aparelho escolhido foi um hidroavião bimotor *Dornier Wall*, construído em Itália sob licença que veio a voar para Portugal pilotado pela tripulação portuguesa do projecto.

No dia 1 de Março de 1927, pelas 13 horas e com o tempo chuvoso o *Argos* descolou do Tejo em frente a Alverca pilotado por Sarmento de Beires, Duvalle Portugal, Jorge de Castilho a navegador e Manuel Gouveia como mecânico.

O tempo para Sul foi melhorando e pouco depois das 17 horas o *Argos* amarava em Casablanca, depois de ter percorrido 650 km.

A 4 de Março os aviadores deixaram Casablanca pelas 8 horas da manhã e amaram perto das 4 da tarde em Vila Cisneros (actual Ad Dakhala, no Sara Ocidental).

No dia 6 de Março deixaram Vila Cisneros rumo a Bolama onde chegaram depois de quase nove horas de voo.

Os dias passados na Guiné foram repartidos entre pequenas reparações e os preparativos finais para o grande voo sobre o oceano.

Pela primeira vez na história da aviação, um grupo de aviadores preparava-se para o mais longo voo sobre um oceano apoiados apenas na navegação astronómica.

No dia 11 de Março de 1927, o *Argos*, sem Duvalle Portugal que sacrificou o seu lugar para reduzir o peso do aparelho à descolagem, deixou Bolama pelas 18 horas.

Após 40 minutos de voo, a conselho de Castilho – o navegador – voltaram para trás, o consumo com o vento de frente que se fazia sentir não garantia segurança para a travessia.

No regresso, com a noite a cair rapidamente amararam junto à ilha de Sogá a 10 Km de Bubaque.

No dia 16 de Março o *Argos* descolou de Sogá pelas 18 horas. Uma hora depois já a noite estava cerrada.

## As duas primeiras horas foram tranquilas

Alojado no minúsculo compartimento da proa, Jorge de Castilho ia efectuando as primeiras observações dos astros com o sextante.

Utilizou um sextante semelhante ao modelo concebido por Gago Coutinho, mas aplicou-lhe uma pequena lâmpada para permitir as observações nocturnas e ainda uma pega especial para possibilitar a utilização do instrumento com a mão esquerda deixando a direita livre para escrever os dados das observações e para os cálculos.

Às 21 horas, Castilho lançou uma bóia luminosa para calcular a deriva. Cerca de uma hora depois, apareceu a constelação do Cruzeiro do Sul.

Escreveu Castilho no seu relatório: “*Éramos, certamente, naquela hora as criaturas mais isolados do Mundo. Sem radiotelegrafia, longe das linhas de navegação, num raio de seiscentos quilómetros em torno de nós, não devia haver viva alma. A solidão imensa envolvia-nos, como não envolvera nem envolveria ainda alguém. Porque os próprios navios das carreiras transpacificas, como as antigas caravelas das descobertas, constituem núcleos de seres humanos.*”

De meia em meia hora, Manuel Gouveia verificava o funcionamento dos motores, enquanto Castilho actualizava constantemente as observações astronómicas e os seus cálculos.



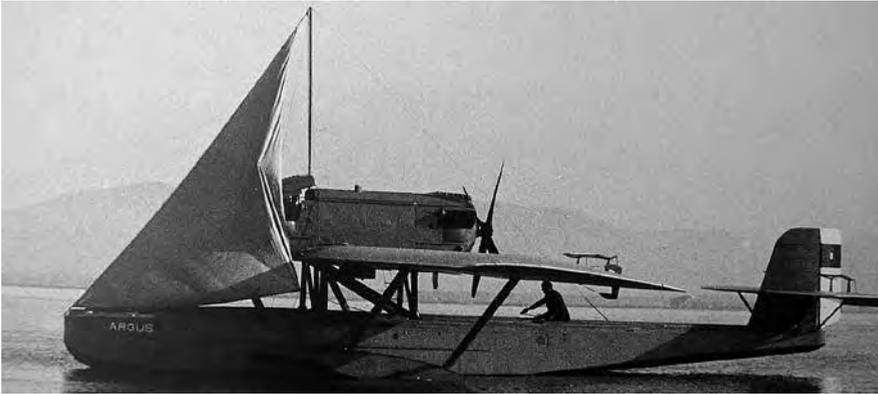
Castilho

Beires

Gouveia

Pouco depois das 23 horas, Manuel Gouveia informou Sarmiento de Beires que uma das bombas de combustível de um dos motores deixara de funcionar. À meia-noite, Beires solicitou a Castilho o ponto da situação.

A resposta foi imediata: “*142 km/h de velocidade média, 850 km percorridos, 1.136 litros de gasolina nos depósitos consumo médio 195 litros hora.*”



*“O avião, à medida que a gasolina diminuía nos tanques, tendia a cabrar exageradamente, obrigando-me a um esforço violento para o manter em linha de voo.”*

Entre as 3 e as 4 horas da manhã, dois sobressaltos provocados pelos motores fazem temer o pior, uma amaragem de noite no meio do oceano.

Uma braçadeira da tubagem de combustível de um dos motores partiu-se e a ruptura afectou o sistema de canalização da água do arrefecimento de um outro motor, mas em ambos os casos a eficácia de Manuel Gouveia resolveu os problemas.

No seu relatório, Castilho refere um dos momentos inquietantes: *“falha o motor da frente, fazendo prever uma amaragem forçada em plena noite e mar incerto. Distraio-me da navegação e penso: - Parte-se tudo e a culpa é minha! Mas o Gouveia também sente a sua responsabilidade e por ela está vigilante como eu: um salto lá acima à casa dos motores e o ram-ram monótono recomeça na sua consoladora cantilena. Decididamente só eu e as minhas contas podemos fazer falhar a empresa. Os outros serviços estão confiados a competências invulneráveis.”*

Perto das 8 horas da manhã Castilho faz as primeiras observações do Sol e pouco depois das 9 cruzaram a linha do equador, avistando-se em seguida o primeiro sinal de vida na imensidão do oceano, um navio mercante navegando para nordeste.

Às 10 horas e catorze minutos da manhã, Castilho entrega mais um balanço de voo a Beires: *“150 Km/h de velocidade média, à distancia de 200 km da Ilha de Fernando Noronha e a 600 do Natal, restando apenas 500 litros de gasolina.”*

Para alcançar a costa brasileira eram necessárias cinco horas de voo e o combustível que restava só permitia pouco mais de duas. Beires tomou então a decisão de rumar à ilha de Fernando de Noronha, a pequena ilha a 400 km da costa do Brasil. Castilho informou-o do caminho a seguir, rumo 046°.

Ao meio-dia e vinte minutos o *Argos* amarou suavemente na baía de Santo António em Fernando Noronha. Nos depósitos do aparelho restava apenas combustível para alguns minutos de voo.

Os aviadores do *Argos* não conseguiram atingir a costa do Brasil, mas efectuaram um voo cujo carácter científico é assinalável.

Escreveu Castilho no seu relatório da viagem: “*Nesta étape percorremos na realidade 2.595 km em 18 h e 11 m, o que dá uma média de 143 quilómetros à hora. Creio que foi a primeira vez que um avião passou uma noite inteira voando sobre o mar e sem ter para se orientar outro recurso além dos processos astronómicos que se mostrou serem absolutamente praticáveis e dignos de confiança (...)* No Equador as noites são todas de 12 horas; mas como da Guiné para Noronha andámos 16 graus para Oeste, na realidade a noite da travessia durou para nós 13 horas. E para falar com franqueza, pena tive eu, atendendo ao meu trabalho de navegação, que ela não durasse 18 horas, pois estou firmemente convencido, confirmando a impressão que já tinha anteriormente, de que é muito mais fácil navegar astronomicamente de noite, tendo à nossa disposição um sextante de horizonte artificial como o do Sr. almirante gago Coutinho, no qual se possa confiar.”

No dia 18 de Março de 1927, os aviadores voaram de Fernando Noronha ao Natal, onde em duas horas.

À chegada, foram recebidos por uma multidão eufórica.

### **O Presidente Washington Luís**

No Brasil os aviadores receberam convites para visitarem, também o Recife e a Baía, escalas não previstas, uma vez que atrasariam a viagem para o Rio de Janeiro e a continuação das etapas seguintes para a volta ao Mundo: Chile e Pacífico.

Sarmento de Beires não querendo tomar a responsabilidade da decisão, deixou-a à direcção da Aeronáutica, que em telegrama do dia 20 recomendou as escalas não previstas nas duas cidades brasileiras para não se ferirem susceptibilidades.

O *Argos* que tinha partido de Alverca com o objectivo de voar à volta do Mundo, viu-se envolvido numa missão diplomática não programada.

No Recife danificou-se uma das hélices. O atraso provocado pela dificuldade em resolver avaria, bem como o tempo perdido com as duas escalas não previstas, fez passar a data aconselhável, por motivos meteorológicos, para se voar na direcção do oceano pacífico. A volta ao mundo ficou definitivamente comprometida.

No Rio de Janeiro, onde chegaram a 10 de Abril, os aviadores receberam um telefonema do governo português sugerindo que regressassem imediatamente, via Cabo Verde e Madeira. A sugestão governativa era pouco recomendada, por motivos meteorológicos, e Sarmento de Beires, aconselhado por Gago Coutinho, optou por regressar via América do Norte, Terra Nova e Açores.

No dia 1 de Junho de 1927, o *Argos* deixou o Rio de Janeiro para a viagem de regresso a Portugal. Os aviadores descolaram do Rio, rumo a norte, pelas 7 horas e 30 minutos, e amararam perto das 17 horas na foz do rio Cachoeira, junto à pequena cidade de São Jorge dos Ilhéus.

No dia seguinte voaram até ao Natal em pouco mais de sete horas, onde ficaram até 4 de Junho, dia em que deixaram a cidade rumo a Fortaleza e a Belém do Pará, num voo de mais de 10 horas de voo, o que viria a constituir um *Record* naquele percurso.

No dia 5 de Junho deixaram Belém, rumo às Guianas. Depois de dobraram o Cabo Norte e pouco depois das 13 horas uma janela de inspecção da asa esquerda abriu-se, provocando um rasgão de grandes dimensões na tela.

Amararam imediatamente, a 2° 41' de Norte, 50° 29' de Oeste e a 10 km da costa.

Manuel Gouveia ainda conseguiu reparar a tela, mas o estado do mar impediu a descolagem.

O *Argos* foi apanhado por uma vaga fortíssima, que lhe provocou um grande rombo no flutuador direito pelas 19 horas os aviadores foram recolhidos por uma embarcação de pescadores, que os deixou na pequena aldeia piscatória de Montenegro, no Norte do Brasil.

No dia 27 de Junho de 1927, Sarmiento de Beires, Jorge de Castilho e Manuel Gouveia chegaram a Lisboa, a bordo do navio *Hildbrand*.



## NA ESTEIRA DO *PÁTRIA*

Comunicação apresentada pelo dr. Lourenço  
Henriques-Mateus, em 18 de Dezembro

A oitenta e oito anos de distancia, invocar o voo de Brito Paes, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia até aos longínquos céus do Oriente através de regiões inóspitas e belicosas, algumas das quais nunca antes riscadas pelo voo de qualquer avião, é invocar um tempo aventureiro, em que voar era um mergulho no desconhecido, quase sempre com a vida posta em despesa, confiando num aparelho que, apesar de rijo para a época, se nos afigura hoje de uma fragilidade confrangedora, com um motor ainda das primeiras gerações, o qual, apesar de já muito evoluído (se comparado com os anteriores a 1914), conservava ainda uma forte característica temperamental, sinal de evidente imaturidade, o que muito contribuiu para a elevada percentagem deste *raid* e aumento dos seus factores de risco. Eram os dias do tudo pode acontecer, num tempo em que se podia fazer muito com muito pouco ou quase nada. Era a época em que Macau estava longe demais e em que dar a volta ao mundo a bordo de um avião não passava de um sonho ainda por alcançar. Aqueles que escrevem sobre a história da aviação chamam-lhe “*o tempo dos exploradores; os outros, aqueles que apostaram tudo aos comandos de um coucou, – ou tecoteco, como hoje dizemos – chamaram-lhe ‘idade heróica’*”.

Quase noventa anos depois de o primeiro aparelho português ter cruzado os céus que viram Camões rascunhar *Os Lusíadas*, invoca-se aqui a memória desse tempo, desses “*oitenta dias de incerteza, de inquietação, de luta árdua e esgotante*” em que três homens, entregues ao destino, com poucos meios e apoios, levaram de vencida indiferenças e malquerenças, desertos e montanhas, mares e tempestades, num gesto obstinado, todo feito daquela fé antiga, que já vinha de Quinhentos e que tentava provar ao mundo que a pátria de Gama e Magalhães ainda era berço de navegadores e de gente ousada, para quem o saber a tenacidade e a perícia chegavam para superar todos os perigos e contrariedades.

A viagem do *Pátria*, que cronologicamente nos surge no seguimento da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, insere-se num quadro mais amplo, de extrema vitalidade e perfeitamente ímpar na história portuguesa do século XX, em que a nossa aviação tentou afirmar a sua maturidade, dentro e fora do País, ao dar o melhor de si para o desenvolvimento da aeronáutica mundial. O resultado deste esforço, apesar de frutuoso e internacionalmente reconhecido na época (vejam-se as páginas de alguns importantes periódicos estrangeiros daquele tempo), tem-se vindo a esbater progressivamente, até estar reduzido ao mutismo actual, que leva os Portugueses a desconhecerem uma parte importante da sua História, não obstante esta ter marcado fortemente a vida do País durante as décadas de 1920 e 1930. E se este período não tivesse tido outros méritos, bastar-lhe-iam as viagens aéreas para reafirmar nos contemporâneos “*a continuação do heroísmo glorificado nos Lusíadas*”. No caso da primeira viagem aérea entre Portugal e

Macau, sentiu-se de uma forma muito nítida essa reafirmação popular através da dádiva, da entrega e do entusiasmo, e pode dizer-se até que, sem o apoio do povo, não teria sido possível levar um avião até ao Oriente. Aliás, o “apoio popular”, que se traduziu num contributo económico, muito concreto e decisivo, marcou a grande diferença entre a generalidade dos *raids* portugueses da idade heróica e todos os outros que por esse mundo fora se cumpriram. Sarmento de Beires reconheceu-o e foi como prova de gratidão que dedicou o seu relato da viagem “*ao Povo que, na afirmação formidável da sua energia e do seu entusiasmo, concorreu para que, na viagem aérea até Macau, o nome de Portugal se aureolasse de um prestígio maior*”.

Assim, o voo do Pátria não foi só a aventura de três homens, mas antes o voo de toda uma Pátria. Que com eles se elevou para vibrar nas horas galhardas, temer nas de incerteza, sofrer nas de amargura e festejar, quando o triunfo era já um facto, sem outra recompensa que a de saber que o espírito dos velhos marinheiros ainda estava vivo e que não havia “*a tal decadência gemida nos trenos lúgubres dos pessimistas*”, que Macau estava mais próximo e o Mundo se tornara mais pequeno!



e uma onda de grande alegria perpassou por todos nós, excepto para aqueles cadetes que ainda não tinham acabado os exames e que se agarraram aos livros desesperadamente.

Efectivamente aproveitando as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique que ocorriam em 1960, era proporcionado aos cadetes do curso D. Lourenço de Almeida uma viagem de circum-navegação.

As três semanas que faltavam para a largada foram consumidas na preparação da viagem, nomeadamente na aquisição/execução de mais duas fardas brancas.

O aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque a terminar fabricos no Arsenal do Alfeite, para seguir para uma longa comissão de serviço na Índia, foi o navio designado para efectuar a 1ª parte da viagem e também nele a vida não foi fácil: terminar as provas finais, embarcar uma guarnição praticamente nova para uma comissão superior a 24 meses e abastecer o navio de todo o material necessário, não esquecendo as cartas de navegação, que neste caso eram bastantes...



NRP Afonso de Albuquerque

Não vou relatar mais pormenores do que se passou neste período, mas em 18 de Março com o navio fundeado frente ao Terreiro do Paço, embarcaram o Ministro da Marinha, Almirante Quintanilha e Mendonça Dias, o Comandante da Escola Naval, Almirante Sarmiento Rodrigues e muitos oficiais para se despedirem da guarnição do navio e dos 48 cadetes do LA, acompanhados do Cten Eugénio Gameiro e dos tenentes Oliveira Lemos e António Jonet, que constituíam a equipa de instrução.



Cerimónia da partida para a viagem da volta ao mundo

Das palavras do Ministro retivemos o objectivo da viagem-divulgação da figura do Infante D. Henrique e dos Descobrimientos Portugueses, aproveitando a viagem para praticar o treino de mar e o conhecimento da vida de bordo e contactar terras longínquas, civilizações diferentes e outros povos e levar um abraço fraternal a todos os portugueses e seus descendentes que por todo o lado nos iriam procurar.

E assim nos fizemos ao mar tendo como primeiro porto, Ponta Delgada, na Ilha de S. Miguel, numa estadia curta, onde visitámos os pontos mais importantes da ilha e onde nos foi oferecido um almoço oficial no Hotel das Furnas.



NRP Afonso de Albuquerque atracado em Ponta Delgada

A partir daí atravessámos o Atlântico, a caminho das Caraíbas, e nestes percursos maiores foi-se procedendo ao conhecimento do navio e acompanhando a vida de bordo, como adjuntos dos elementos da guarnição nos diversos postos. Esta viagem constituía, por assim dizer, a primeira grande experiência de mar do nosso curso. Alojados em espaço apertado, 24 cadetes ocupavam a câmara dos Guardas-Marinha, 12 em beliches e os outros 12 a riscar, os restantes 24 estavam instalados em  $\frac{1}{2}$  coberta em situação semelhante, 12 em beliche e os restantes a riscar.

Para além dos quartos que fazíamos tínhamos aulas de instrução, educação física e participávamos na baldeação ao navio.



Baldeação do convés, a navegar



Aula de Educação Física, a navegar

O primeiro porto estrangeiro que visitámos foi S. Juan de Porto Rico. Burgo antigo em que se destacava a fortaleza de S. Felipe. Um contraste enorme com a zona dos hotéis de grande luxo, onde os americanos passavam férias e que eu tive oportunidade de visitar.



Saída de Porto Rico

Tomámos aqui contacto com a primeira Base Naval americana, e visitámos a fragata Dewey da última geração da US Navy. Sempre bem recebidos pela população, estivemos numa recepção, onde pela primeira vez observámos um conjunto musical com bidões. O que é certo é que os sons agradavam a todos! Uma espécie de pandemónio. Foi ali que tomámos contacto com o ritmo merengue.

Partimos depois para o Canal de Panamá, com curtas estadias, tanto em Balboa-Panamá City à entrada, como em Colon à saída.

O Canal, obra gigantesca, impressiona sempre. Não só a dimensão das 6 comportas, e também do lago artificial, como toda a maquinaria adjacente para a movimentação dos navios. Enfim 51 milhas debaixo de um calor sufocante, vencendo um desnível de 26 metros.



Travessia do Canal do Panamá

Quando chegámos ao Pacífico, o mar justificava o nome, começámos a bordejar a Costa do México e da Califórnia, Acapulco só vimos no radar, até que nos aproximámos de San Diego, e logo à entrada fomos fotografados por um fotógrafo, numa pequena embarcação, com uma máquina fotográfica do tipo *à la minute*. A foto vendida depois a toda a guarnição ficou para a história.

Da entrada em San Diego até à atracação no centro da cidade, fomos observando espantados a imensa Base Aeronaval, a maior do Pacífico e no cais uma Banda da Marinha Americana dava-nos as boas vindas.

Começava aqui a outra faceta da viagem, o encontro com os portugueses e seus descendentes. Em San Diego, como depois em San Francisco e Honolulu, o contacto com estes portugueses excedeu tudo o que se possa imaginar.

A colónia portuguesa nestas cidades decidiu efectuar as suas próprias Comemorações Henriquinas e aproveitou a estadia do navio para as inaugurar.

Assim, em San Diego, para além da homenagem a Cabrilho, o português que descobriu a Califórnia ao serviço do Rei de Espanha, participámos numa recepção com imenso nível no Valley Country Club com oradores categorizados, oriundos das Universidades Locais, dissertando sobre a obra do Infante D. Henrique e os Descobrimientos Portugueses, mostrando um conhecimento apreciável da nossa história.



S. Diego – junto ao monumento do navegador Rodrigues Cabrilho

Em San Diego, para além de uma demorada visita à Base Naval, estivemos no Observatório Astronómico do Monte Pallomar, um dos maiores do mundo e que nos deixou maravilhados e constituiu um dos pontos altos sob o ponto de vista científico da viagem.

Aproveitámos ainda a estada em S. Diego para dar um salto a Tijuana, uma terra mexicana junto à fronteira, e que vive essencialmente para os turistas americanos.



Visita a Tijuana

Depois foi a entrada na Baía de S. Francisco, a vista sobre a Golden Gate Bridge, uma antevisão do que seria a Ponte sobre o Tejo, seis anos depois, e um conjunto de cidades praticamente coladas, Treasure Island e a célebre prisão de Alcatraz. Falava-se que estaria ali o Caryl Chessman, mas este, já na altura condenado à morte, encontrava-se numa prisão de alta segurança a norte de S. Francisco, por onde também passámos.

S. Francisco é uma cidade muito bonita, um tanto ou quanto acidentada, e que deixa uma impressão muito agradável a quem a visita. Percorremos a China Town, o Telegraph Hill, o Embarcadero e empurrámos o célebre eléctrico no términus, para inverter o sentido de marcha.

Aqui, tivemos novamente uma excelente recepção oferecida pelas Sociedades Fraternais Portuguesas da Califórnia, no magnífico Hotel Sheraton Palace onde os discursos patrióticos e as homenagens ao Infante D. Henrique foram temas marcantes.



S. Francisco – *Golden Gate Bridge*

Não posso esquecer a passagem pelo City Hall de Oakland, onde o Mayor nos recebeu no Salão Nobre. Aqui, acabados de entrar, o Mayor, Senhor Clifford Rishell, perguntou para espanto de todos onde estava o Artur Sarmento? O nosso camarada apanhado de surpresa apresentou-se, ao que o Mayor o mandou sentar na cadeira do Presidente, perante o ar estupefacto do comandante do navio, Cmg Pedro Sequeira Zilhão. Mas o Mayor explicou – É que tendo naufragado durante a 2ª Guerra Mundial no Mar dos Açores, quem o salvou tinha sido o Comandante Sarmento Rodrigues, pai do Artur, que era na altura o comandante do contratorpedeiro Lima. Uma salva de palmas encerrou o acto, cedendo então o Artur a cadeira ao Cte. Zilhão.



*City Hall* de Oakland – cumprimentos ao *Mayor*

Começou então a travessia do Pacífico a caminho do Arquipélago do Haway. Estes períodos de mar mais longos eram aproveitados para intensificar a instrução, destacando-se nesta matéria o ten. Oliveira Lemos pelo profissionalismo que inculcia nas aulas e nos aspectos culturais com que as adornava. Nos dias que antecederam a chegada ao Haway, e apesar de sermos novatos na matéria, o ataque a Pearl Harbour durante a 2ª Guerra Mundial era assunto recorrente.

Assim a chegada ao Arquipélago do Haway era aguardada com imensa curiosidade por todos. Estávamos a meio do Pacífico e aquilo que conhecíamos dos livros e dos filmes ia ser agora confirmado.

O *Afonso de Albuquerque* atracou em Pearl Harbour, depois de passar Honolulu. A paisagem, a cor e um urbanismo não agressivo eram realmente fascinantes e as flores abundavam em todos os lados.

A Base Naval, de grande dimensão, foi por nós visitada e todos nós perante o que restava do couraçado Arizona evocámos os 2000 marinheiros americanos mortos no ataque, naquele Domingo 7 de Dezembro de 1941.



Chegada a Pearl Harbour

Na estadia em Honolulu não posso deixar de mencionar o espectáculo que nos foi oferecido, num anfiteatro ao ar livre, na festa do 1º de Maio, o *May Day*, com danças e canções havaianas, com as típicas guitarras e em que as esculturais bailarinas envergavam aquelas típicas saias franjadas, tão características. Os colares de flores oferecidos a todos nós faziam parte já do nosso uniforme...

Outro ponto que não pode ser esquecido foi a ida a Waikiki Beach. Uma praia maravilhosa, varrida por ondas não muito altas, e onde vimos e ensaiámos pela primeira vez as hoje muito conhecidas pranchas de surf. É claro que, principiantes, entrávamos por um bordo e saíamos logo pelo outro...



Waikiki Beach

É altura de voltar a falar dos nossos emigrantes, presença assídua e maciça em San Diego, San Francisco e Honolulu como já dissemos. Para além das recepções oficiais em que a sua presença era uma constante, o navio estava sempre a ser ‘invadido’ por um número de emigrantes elevadíssimo, que nos procuravam, não só os cadetes, mas também todos os elementos da guarnição do navio e connosco conversavam. Para além do gosto de ouvirem falar a sua língua natal, tinham a enorme preocupação de mostrar que se encontravam bem integrados na sociedade local, onde eram respeitados e que possuíam bens, fruto do seu trabalho, o que constituía um imenso orgulho como era natural e nesse sentido propunham que os acompanhássemos para ver as suas casas e propriedades. Em Honolulu, a certa altura fomos convidados a visitar o Hospital Principal da cidade, tudo porque o Director era um luso descendente!

Depois do Haway nova grande tirada, a maior da viagem, para o Japão, em que atravessávamos a linha de mudança de data, devidamente comemorada com uma pequena festa.

Os dias que antecederam a chegada ao Japão foram talvez aqueles que mereceram uma maior reflexão. Estávamos perante uma nova civilização, onde os costumes diferiam bastante dos nossos. Efectivamente, o pouco espaço de tempo que tivemos em Lisboa para preparação da viagem, aliada à nossa pouca idade, não nos permitiu fazer praticamente nada, nem arranjar um dos livros de Wenceslau de Moraes sobre a história do Japão.

Assim, numa manhã chuvosa, chegámos à baía de Tóquio, onde um navio da Marinha de Guerra Japonesa executou as salvas da Ordenança, a que respondeu prontamente o *Afonso de Albuquerque*.

Atracámos em Yokoama, cidade ligada a Tóquio, recebendo os cumprimentos das autoridades locais e da interessantíssima Miss Yokoama, trajando a rigor.



Cumprimentos de Miss Yokohama

Entre visitas oficiais e passeios, não posso esquecer a recepção oferecida pela Marinha Japonesa, num parque lindíssimo no Centro de Tóquio, em que fomos recebidos pelos almirantes acompanhados das esposas, estas envergando os seus riquíssimos e lindíssimos quimonos. No recinto, um relvado de grandes dimensões, num canto, um pouco afastado, actuava a Banda da Marinha. Depois das apresentações e de um período de conversa, os presentes dirigiram-se em cortejo para um alpendre, no meio do relvado, onde nos esperava uma panóplia de iguarias que íamos provando. Porém, a maior parte dos produtos eram crus, designadamente os mariscos e os peixes e aqui só se safaram os cadetes originários do sul e das ilhas. Os outros ficaram a dieta!

A recepção oficial no Ginza Tóquio Hotel, foi também um acontecimento marcante, assim como a visita à Escola Naval e o encontro com os cadetes japoneses, num jardim oriental, onde almoçámos.



Visita à Escola Naval japonesa em Obaraday

Uma das coisas que constatámos entre muitas, foi o grande número de pessoas nas ruas de Tóquio e entre estas, as crianças das escolas, todas uniformizadas, com boné e máquina fotográfica, lá seguiam em enormes filas acompanhadas pelos seus professores.

Mas Tóquio, em 1960, tinha já muitos sinais de ocidentalização, que foram aparecendo após a Guerra, e que era patente na forma como era apresentada a publicidade e no vestir de algumas mulheres e também no comércio, onde produtos ocidentais eram mostrados com frequência.

Visitámos templos religiosos, estivemos junto do grande Buda de KamaKura, uma escultura com 12 metros de altura e assistimos a um espectáculo no Kokusai Theatre de Tóquio onde cenas dramáticas do teatro japonês alternavam com números de *musicall* nitidamente ocidentais.



Templo budista de Asakusa



Estátua do Grande Buda de Kamakura



*Visita ao Kokusai Theatre*

Sáímos do Japão rumo a Hong-Kong pelo estreito da Formosa. A visita a este território, grande centro comercial e também cinematográfico, mostrou-nos um lugar cosmopolita com imensa população, com um centro da cidade onde predominavam os grandes bancos e grandes empresas.

Daí a Macau foi um pequeno passeio entre ilhas. Em Macau foi pena termos de ficar no Porto Exterior a 4 milhas de terra. A ligação era feita por um rebocador que ia lançando fagulhas, que com o tempo chuvoso que apanhámos quase sempre, nos sujava as fardas permanentemente.

Estivemos pouco tempo em Macau, mesmo assim deu para visitar os pontos mais importantes da cidade, desde o Farol da Guia até à Porta do Cerco, às ruínas da Igreja de S. Paulo e à gruta de Camões e às instalações da Marinha. Circulámos no Centro e tivemos uma recepção no Leal Senado e uma pequena festa no Clube Militar e ainda tivemos tempo de ir uma noite ao velho Casino Central, experimentar aquele ambiente de fumos e odores exóticos. Macau em 1960 tinha casas relativamente baixas e não havia nenhuma construção moderna, como as que vieram a ser construídas no último quartel do século XX.



Macau – Largo do Senado



Macau – Porta do Cerco



Cadete Camões Godinho junto do monumento a Camões em Macau

Ficámos um pouco surpreendidos com a reduzida percentagem da população que falava português. Tirando o pessoal dos correios, da polícia, e das funções oficiais, poucos mais falavam a nossa língua.

Navegámos a seguir para Singapura, a Cidade Estado que dava os primeiros passos para a industrialização que viria a ter. Aqui, visitámos missões católicas dirigidas por missionários portugueses e houve uma excursão a Malaca, onde foi muito agradável contactar a colónia piscatória que se orgulha da sua ascendência portuguesa e se esforça por não perder, dentro do possível, o seu linguajar português.



Visita à Missão Portuguesa em Malaca



A Porta de Santiago da Fortaleza de Malaca

Estávamos no ponto mais sul da nossa viagem e tivemos a sensação, porventura errada, de que tínhamos dobrado a metade da viagem. Agora era sempre a subir.

Também na organização de bordo os cadetes começaram a ter uma participação mais activa, tanto nos quartos, como nos serviços.

Aproximava-nos de Goa e esse facto pesava, mesmo inconscientemente, sobre nós. Na véspera da chegada a Mormugão, mais precisamente em 15 de Junho, o 1º Ten Oliveira Lemos, nosso instrutor e que já tinha feito uma comissão na Índia, fez uma conferência para os cadetes e para toda a guarnição sobre Goa, destacando o seu significado histórico-cultural, peça de grande qualidade, que nos fez reflectir imenso e nos preparou para o que íamos ver nos dias seguintes.

Na chegada a Mormugão foi com surpresa que vimos mais de vinte navios fundeados à espera de cais para carregar minério de ferro. Fundeados também estavam os avisos Bartolomeu Dias e João de Lisboa.

Como já era do conhecimento de todos, o Aviso Afonso de Albuquerque ficava na Índia e nós passávamos para o Aviso Bartolomeu Dias, que regressava a Lisboa. O que não adivinhávamos era que o *Afonso de Albuquerque* não voltaria a Lisboa, pois em Dezembro de 1961, dando heróico combate à Esquadra Indiana, acabou por se perder encalhado perto de D. Paula.

Mas em 1960 a nossa estada em Goa foi aproveitada para visitar Pangim, Velha Goa e ainda as cidades Mapuçá e Bardez. Destas, ressaltou pela sua importância histórico-cultural, Velha Goa. Aqui tivemos o privilégio de ser guiados pelo Dr. Panduronga Sinai Pissurlencar, Director dos Arquivos de Goa, que nos mostrou minuciosamente a Sé Catedral, o Arco dos Vice-Reis, a Igreja do Bom Jesus com incidência no túmulo de São Francisco de Xavier, alguns templos Hindus e outras preciosidades daquela histórica cidade.



Arco dos Vice-Reis em Goa



Junto do túmulo de S. Francisco Xavier, na basílica do Bom Jesus de Goa



Junto ao monumento a Camões, com o guia Dr. Panduronga Sinai Pissurlencar

Em Pangim, fomos ao Palácio do Cabo, ao Hotel Mandovi e circulámos pelas ruas acompanhados pelo Comandante Abel de Oliveira, Capitão dos Portos do Estado da Índia, que enquanto nos explicava pormenorizadamente o que íamos vendo, cruzava-se com grupos de goeses e com eles falava em concanim, o que nos deixou verdadeiramente deslumbrados.

Não podemos esquecer ainda a visita ao Forte da Aguada, onde estava uma unidade militar e um almoço oferecido pela Câmara de Mapuçá que incluía só... 5 caris, cada qual o mais picante!

A transferência para o *Bartolomeu Dias* ocupou-nos, praticamente, um dia inteiro, com as bagagens a ser transportadas por uma barça, não esquecendo que éramos 48 cadetes com bagagens, mais sacos, macas e envelopes com uniformes etc., etc.

Ficámos com pena do “Afonso de Albuquerque”, nomeadamente dos seus oficiais, a que já estávamos habituados, mas a vida não pára e rapidamente nos integrámos no *Bartolomeu Dias*, dois navios praticamente iguais.

Ainda em Goa, fomos ao aeroporto e embarcámos no Skymaster dos TAIP para irmos a Damão e Diu. No entanto o tempo não permitiu, já tinha começado a Monção e naquele dia as condições atmosféricas eram más.

Em face disto o *Bartolomeu Dias* saiu para Norte, com a intenção de visitarmos aqueles territórios por mar.



NRP Bartolomeu Dias

No trajecto passámos em Chaul, local onde em 1508 morreu, em combate contra os mamelucos, D. Lourenço de Almeida, o patrono do nosso curso. Na ocasião, o cadete chefe do curso leu um texto evocativo do acontecimento, que marcou a nossa homenagem ao insigne filho de D. Francisco de Almeida, que exercia o lugar de capitão-mor-do-mar.

O Índico, naquelas bandas não estava bom e assim passámos por Damão e fundeámos durante 24 horas frente a Diu, sem hipótese de desembarcar. As autoridades de Diu, numa atitude simpática iluminaram as vetustas muralhas durante a noite, o que fez levar o nosso pensamento para D. João de Castro e para todos os heróis que ali defenderam o nome de Portugal.

Com forte calesa, devido à monção, cruzámos o Índico até Aden, melhorando o mar só na proximidade deste porto.

Naquele tempo, Aden era um protectorado inglês. Atracámos na Base inglesa. A cidade não era muito grande, com casas tipicamente árabes.

No *briefing* que os oficiais ingleses nos fizeram à chegada, afirmaram que a situação era perigosa e só se responsabilizavam pelo que acontecia dentro da Base. Aconselharam, que se quiséssemos sair para o exterior, que devíamos fazê-lo em grupos de 4 e de táxi. Por todo o lado havia cartazes com o retrato de Nasser e propaganda da Coca-Cola.

Para andar de camelo e fazer compras (souvenirs) era preciso ir às montanhas que ficavam por trás da cidade. Escusado será dizer que foi aí que fomos. Depois da fotografia oficial de camelo, a maior parte dos cadetes foi até aquelas 'cantinas' no intuito de adquirir alguns *souvenirs* com o pouco dinheiro que ainda restava. Julgo que foi aí que comprámos um transístor para oferecer ao João Rocha, o nosso treinador de remo na Escola Naval.



Cadete Roque Martins de camelo em Aden

Eu, como não queria comprar nada e já tinha tirado a foto no camelo, fiquei cá fora. Aconteceu então um caso que vou contar. Aproximou-se de mim um beduíno, rapaz de vinte e tal anos, de pé descalço, falando uma língua mesclada, de que se entendia alguma coisa e começou por avançar com palavras tentando identificar a minha nacionalidade e então ia dizendo Marrocos, Itália, Grécia, Turquia, etc., etc., ao que eu ia dizendo não com a cabeça. Mas atendendo ao aviso dos ingleses, achei por bem avançar com a minha nacionalidade, antes que a conversa tomasse outro caminho e disse Portugal. Nesta altura o rapaz abriu muito os olhos e repetiu Portugal e depois Portugal, Albuquerque e fazendo um gesto da mão sobre o pescoço, como uma espada, desatou a correr, não parando mais... Estávamos em 1960, 450 anos depois do grande Governador da Índia ter andado por ali!...

Depois, bom depois, foi navegar no Mar Vermelho a caminho de Suez à entrada do Canal e percorrer as suas oitenta milhas para atingirmos Port Said. Aqui já não vimos a estátua do seu construtor, Ferdinand de Lesseps, pois esta tinha sido destruída e lançada para o fundo do mar em Dezembro de 1956.

Alguns cadetes foram em excursão ao Cairo, que incluiu uma passagem pelo Museu, uma ida a um grande Bazar no meio de ruelas estreitas e mal cheirosas e a deslocação às Pirâmides de Gizé.



Excursão ao Cairo e às Pirâmides

A entrada no Mediterrâneo trouxe-nos à mente a ideia de que Portugal era já ali. O Mar calmo deu para reflectir sobre toda a viagem e a imensidade das coisas que vimos, as dificuldades ultrapassadas, a confirmação de situações que tínhamos ouvido falar mas que depois de observadas tinham outro peso e acima de tudo, sentir como os portugueses estão espalhados por todo o mundo e dos testemunhos que os nossos antepassados deixaram, perpetuando o nome de Portugal para sempre.

Na nossa frente tínhamos agora a ilha de Malta. Fundeámos em La Valleta, junto à fortaleza de Sto. Ângelo, que visitámos, assim como os Palácios dos Grão-Mestres da Ordem de Malta. Até deu para ver uma ópera numa esplanada ao ar livre.



Malta – Forte St. Angelo, em La Valleta

Chegámos a Sagres a 19 de Julho, 120 dias depois de termos largado de Lisboa, tendo percorrido 25.000 milhas.



NRP Bartolomeu Dias fundeado na enseada de Sagres

A alegria do regresso, o encontro com os cadetes dos outros cursos da Escola Naval e a participação nas cerimónias de homenagem ao Infante D. Henrique, presididas pelo Ministro da Marinha com a presença do Comandante e Professores da Escola Naval e ainda a entrega a cada cadete de um exemplar dos Lusíadas, numa edição muito cuidada da Marinha, ficarão para sempre na nossa memória.



Cadete Roque Martins na chegada a Sagres



Sagres – formatura dos cadetes da Escola Naval, em 19 de Julho de 1960



Chegada à Base Naval de Lisboa

Cinquenta anos passados, pode-se afirmar que a Volta ao Mundo, constituiu para os cadetes do Curso D. Lourenço de Almeida, uma enorme referência e o elemento aglutinador da união que tem caracterizado o nosso curso, sintetizado na fotografia do Aviso Afonso de Albuquerque à entrada de San Diego com as assinaturas dos 48 cadetes do LA.



Foto do NRP Afonso de Albuquerque com as assinaturas dos cadetes que realizaram a viagem de circum-navegação



# GUARNIÇÃO DO NRP AFONSO DE ALBUQUERQUE EM 18 DE DEZEMBRO DE 1961

Anexo da comunicação apresentada pelo vice-almirante  
José Mendes Rebelo, em 20 de Dezembro de 2011

## Oficiais

Comandante

Capitão-de-mar-e-guerra António Cunha Aragão

Imediato

Capitão-de-fragata José Maria Caldas Frazão Pinto Cruz

Chefe do Serviço de Máquinas

Capitão-tenente EMQ João Valentim Soares Felner

Chefe do Serviço de Electrotecnia

Primeiro-tenente José Manuel Correia Mendes Rebelo

Chefe do Serviço de Abastecimento

Primeiro-tenente AN Vitor Marques Pedroso

Chefe do Serviço de Armas Submarinas

Primeiro-tenente Francisco Manuel Martins Gonçalves

Chefe do Serviço de Artilharia

Primeiro-tenente Luís de Sá Machado Rebelo

Chefe do Serviço de Comunicações

Segundo-tenente Mário Jorge Santiago Baptista Coelho

Chefe do Serviço de Navegação

Segundo-tenente José Augusto Moraes Sarmento Gouveia

Chefe do Serviço de Saúde  
Segundo-tenente MN Francisco António Alçada Gonçalves Cardoso

Chefe do Serviço de Limitação de Avarias  
Segundo-tenente EMQ José Vitoriano Cabrita

Adjuntos do Chefe do Serviço de Máquinas  
Segundo-tenente EMQ Fernando Gomes  
Segundo-tenente EMQ José Vitoriano Cabrita

Comandante do pelotão de desembarque  
Segundo-tenente José António Teixeira Cervaens Rodrigues

## Sargentos

Sargento Ajudante Art. Cond. Máq. Américo Ferreira Gonçalves

Sargento Ajudante Escriturário José Ventura

Primeiro Sargento Sinaleiro Carlos Marques da Piedade

Primeiro Sargento Electricista Joaquim C. Vilaça

Primeiro Sargento Artilheiro António dos Santos

Primeiro Sargento Art. Cond. Máq. Eduardo Pires Coelho

Primeiro Sargento Art. Radiotelegrafista Manuel C. de Melo

Primeiro Sargento Manobra António José da Luz

Primeiro Sargento Enfermeiro Manuel Alves Gonçalves

Primeiro Sargento Carpinteiro Raúl Ribeiro dos Santos

Segundo Sargento Torp. Dect. Mário dos Anjos

Segundo Sargento Artilheiro Casimiro dos Santos Duarte

Segundo Sargento Fog. Mot. Francisco dos Aidos

Segundo Sargento Art. Cond. Máq. Orlando J. R. Ferreira

Segundo Sargento Art. Cond. Máq. António de Campos

Segundo Sargento Art. Cond. Máq. Manuel de Sousa Ramos

Segundo Sargento Artilheiro Henrique Duarte

Segundo Sargento Art. Electricista Joaquim O. Ferreira Coelho

Segundo Sargento Artilheiro Arlindo Rosa Viegas

Segundo Sargento Radiotelegrafista João B. Domingues Damas

Segundo Sargento Radiotelegrafista Artur Pires Vieira

Segundo Sargento Art. Cond. Máq. Daniel Correia Barbosa  
Segundo Sargento Fog. Mot. Joaquim Matias

Segundo Sargento Torp. Dect. José Alves Ribeiro

Segundo Sargento Fog. Mot. João da S. Dias

Segundo Sargento Electricista Secundino Pinto

Segundo Sargento Manobra João de Sousa Pinto

## **Praças**

Cabo Artilheiro 2018 António Conceição Costa

Cabo Artilheiro 2337 Manuel Antunes Caldeira

Cabo Artilheiro 2418 Joaquim Manuel Baptista

Cabo Artilheiro 2537 Luiz Barreiros

Cabo Artilheiro 2483 Abílio Marques de Oliveira

Cabo Fog. Mot. 2361 Francisco F. Martins

Cabo Radiotelegrafista 4155 João Lopes do Rosário

Cabo Fog. Mot. 2566 José C. Salgado

Cabo Fog. Mot. 2048 José da R. Lopes

Cabo Electricista 4103 Alfredo Marques Alexandre

Cabo Fog. Mot. 3308 Manuel Blayer

Cabo Torp. Dect. 4589 Francisco A. S. Morais

Cabo Radiotelegrafista 7197 Roger António Cardoso

Cabo Torp. Dect. 5332 Manuel Jorge Buco

Cabo Manobra 2151 António da França

Cabo Fuzileiro 9401 Dionísio

Marinheiro Artilheiro 3771 Manuel Joaquim Pires

Marinheiro Artilheiro 3739 Gelásio Rodrigues

Marinheiro Artilheiro 5607 Manuel Lavadinho Santos

Marinheiro Artilheiro 4047 Jacinto José

Marinheiro Artilheiro 5610 Lineu Jesus Marta

Marinheiro Artilheiro 6258 Joaquim Vaz Rato da Horta

Marinheiro Artilheiro 5094 José da Conceição Pombo

Marinheiro Artilheiro 5121 Bernardino de Sousa e Sá

Marinheiro Artilheiro 5314 Américo dos Santos Sousa

Marinheiro Artilheiro 5358 Manuel da Trindade

Marinheiro Artilheiro 5216 Albino Ressureição Alonso

Marinheiro Artilheiro 8845 Fernando Martins

Marinheiro Artilheiro 10755 António Patrício Cristóvão

Marinheiro Artilheiro 10908 Reinaldo Paixão Baptista

Marinheiro Artilheiro 10401 Manuel José Garção Branquinho

Marinheiro Artilheiro 11285 Manuel dos Santos Faria

Marinheiro Artilheiro 11643 Inácio Isabel

Marinheiro Artilheiro 11663 Vitor Manuel Pinguinhas Cid

Marinheiro Artilheiro 11580 António J. Monteiro Raposo

Marinheiro Artilheiro 11718 Henrique José Mendes

Marinheiro Artilheiro 11822 Gil do Rosário Ferreira

Marinheiro Artilheiro 12038 João da Silva Marques

Marinheiro Artilheiro 11751 Inocêncio A. Coelha Varge

Marinheiro Artilheiro 12104 Bernardino de Sousa e Sá

Marinheiro Artilheiro 12304 Matias António Almas

Marinheiro Artilheiro 12531 Adelino Fino dos Santos  
Marinheiro Artilheiro 12066 António Claro Marques  
Marinheiro Artilheiro 12584 Gentil Marques de Sousa  
Marinheiro Artilheiro 12702 Francisco Jesus Sobral  
Marinheiro Artilheiro 11779 Mário Marques Ferreira  
Marinheiro Artilheiro 12709 Domingues Francisco  
Marinheiro Fog. Mot.3873 José F. dos Reis Ramos  
Marinheiro Fog. Mot. 4044 Francisco de Jesus Oliveira  
Marinheiro Fog. Mot. 4218 Joaquim Casaca Ramalho  
Marinheiro Fog. Mot. 4428 Vladimiro Freire Romba  
Marinheiro Fog. Mot. 4952 João A. Correia Miranda  
Marinheiro Fog. Mot. 5090 António dos Reis Botelho  
Marinheiro Fog. Mot. 4743 Jorge Vasco Nunes  
Marinheiro Fog. Mot. 8125 António J. Marmelo Chambel  
Marinheiro Fog. Mot. 8277 António Manuel Cerejo  
Marinheiro Fog. Mot. 9575 Artur Gonçalves Marques  
Marinheiro Fog. Mot. 8772 Francisco Henriques  
Marinheiro Fog. Mot. 9187 Manuel Rodrigues da Paz  
Marinheiro Fog. Mot. 10077 Fausto Conceição Sande Carriço  
Marinheiro Fog. Mot. 10156 Luiz Marques Delgado  
Marinheiro Fog. Mot. 10147 João Estevão Mendes

Marinheiro Fog. Mot. 10050 José Augusto Dias  
Marinheiro Fog. Mot. 10232 Manuel Maria Félix Rolo  
Marinheiro Fog. Mot. 10691 Francisco B. Fonseca  
Marinheiro Fog. Mot. 11931 Aires José Duarte  
Marinheiro Manobra 8295 António José da Luz  
Marinheiro Manobra 8438 Francisco António Caramelo  
Marinheiro Manobra 8895 Manuel Pereira Júnior  
Marinheiro Manobra 9557 João Faria  
Marinheiro Detector 6460 Virgílio Moreno Carvalho  
Marinheiro Electricista 5061 Fernando S. Lourenço  
Marinheiro Electricista 5186 Evaristo Pires  
Marinheiro Radarista 9752 Américo Costa Dias  
Marinheiro Telegrafista 13054 Fernando Simões Miguel  
Marinheiro Clarim 5538 Francisco Martins Vaz  
Marinheiro Clarim 10140 Marcos do Carmo Carvalho  
Marinheiro Sinaleiro 8731 Álvaro Domingos Alves Rego  
Marinheiro Escriturário 10813 João Marques Agueira  
Marinheiro Escriturário 11928 Waldemar R. Vieira Simões  
Primeiro Despenseiro 3854 José Vieira Branco  
Segundo Despenseiro 3475 José F. Romão Caldeira  
Segundo Despenseiro 7584 João Martins Terroa Rana

Primeiro Cozinheiro 8651 Manuel Pestana Pereira

Segundo Cozinheiro 5895 Acácio Freitas Couceiro

Segundo Cozinheiro 8362 Armando Santos Graça

Primeiro Criado 3916 Adérito Fernandes Lobato

Primeiro Criado 6447 José Pimenta

Primeiro Criado 7528 João Alberto Belchior

Padeiro 9917 Ilídio dos Santos Nunes

Primeiro Grumete Artilheiro 12031 António A. Leite Araújo

Primeiro Grumete Artilheiro 12069 António Luiz Mateus

Primeiro Grumete Artilheiro 12100 António Ribeiro Brás

Primeiro Grumete Artilheiro 12091 José Fernandes Alves

Primeiro Grumete Artilheiro 12128 António Dias da Fonseca

Primeiro Grumete Artilheiro 12386 João António Lança Pólvora

Primeiro Grumete Artilheiro 12397 Joaquim Gualdino Duarte

Primeiro Grumete Artilheiro 12839 Ernesto Augusto Lopes

Primeiro Grumete Artilheiro 12848 João Alberto Pinto

Primeiro Grumete Artilheiro 12413 Manuel Felizardo C. Oliveira

Primeiro Grumete Artilheiro 12438 Luiz Canhoto Rocha

Primeiro Grumete Artilheiro 12158 António Paula Fernandes

Primeiro Grumete Artilheiro 12486 Eduardo António Alvino

Primeiro Grumete Artilheiro 12360 Joaquim Robalo Moço

- Primeiro Grumete Artilheiro 12477 António Isidro Oliveira
- Primeiro Grumete Artilheiro 12490 Francisco Matilde Emídio
- Primeiro Grumete Artilheiro 12532 Albertino Marques
- Primeiro Grumete Artilheiro 13252 Augusto das Neves Pena
- Primeiro Grumete Artilheiro 13366 Américo de Oliveira
- Primeiro Grumete Artilheiro 12177 Joaquim Santos Nunes da Silva
- Primeiro Grumete Artilheiro 12498 Joaquim Romualdo
- Primeiro Grumete Artilheiro 12370 Apolinário Ambrósio Rosa
- Primeiro Grumete Artilheiro 12292 José Rodrigo Farinha Taborda
- Primeiro Grumete Artilheiro 11738
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12020 Carlos Afonso Costa Tavares
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12035 Francisco Pinto Lopes
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12153 Messias Rafael
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12272 Francisco Cabaço Pires
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12278 Joaquim Batista Neto
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 12309 José Dias Marques
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 13009 José Neves Soromenho
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 13012 Manuel António Correia
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 13040 António Dias Rodrigues
- Primeiro Grumete Fog. Mot. 13478 Manuel Henrique Lourenço Costa
- Primeiro Grumete Manobra 12826 José Martinho G. Fernandes

Primeiro Grumete Manobra 12983 Tragénio Conceição Horta

Primeiro Grumete Manobra 13705 Francisco Marreiros

Primeiro Grumete Manobra 13546 José Pereira Almeida Lopes

Primeiro Grumete Sinaleiro 12843 António Alberto Pires

Primeiro Grumete Escriturário 12606 Arménio Adrião Pereira

Primeiro Grumete Escriturário 13720 Francisco A. Azinheirinha Zorro

Primeiro Grumete Telegrafista 12970 José M. R. da Piedade

Primeiro Grumete Telegrafista 13447 José da Conceição Roldão

Primeiro Grumete Detector 13123 Manuel da C. Vasconcelos

Primeiro Grumete Detector 134 João M. Rodrigues

Primeiro Grumete Detector 13454 Mário de Jesus Nunes

Primeiro Grumete Detector 13462 Victor Manuel E. Santos

Primeiro Grumete Detector 13473 Emídio Duarte Pinto

Primeiro Grumete Electricista 12432 Vitorino J. S. Cordeiro

Primeiro Grumete Electricista 12605 Arlindo H. P. Constantino





